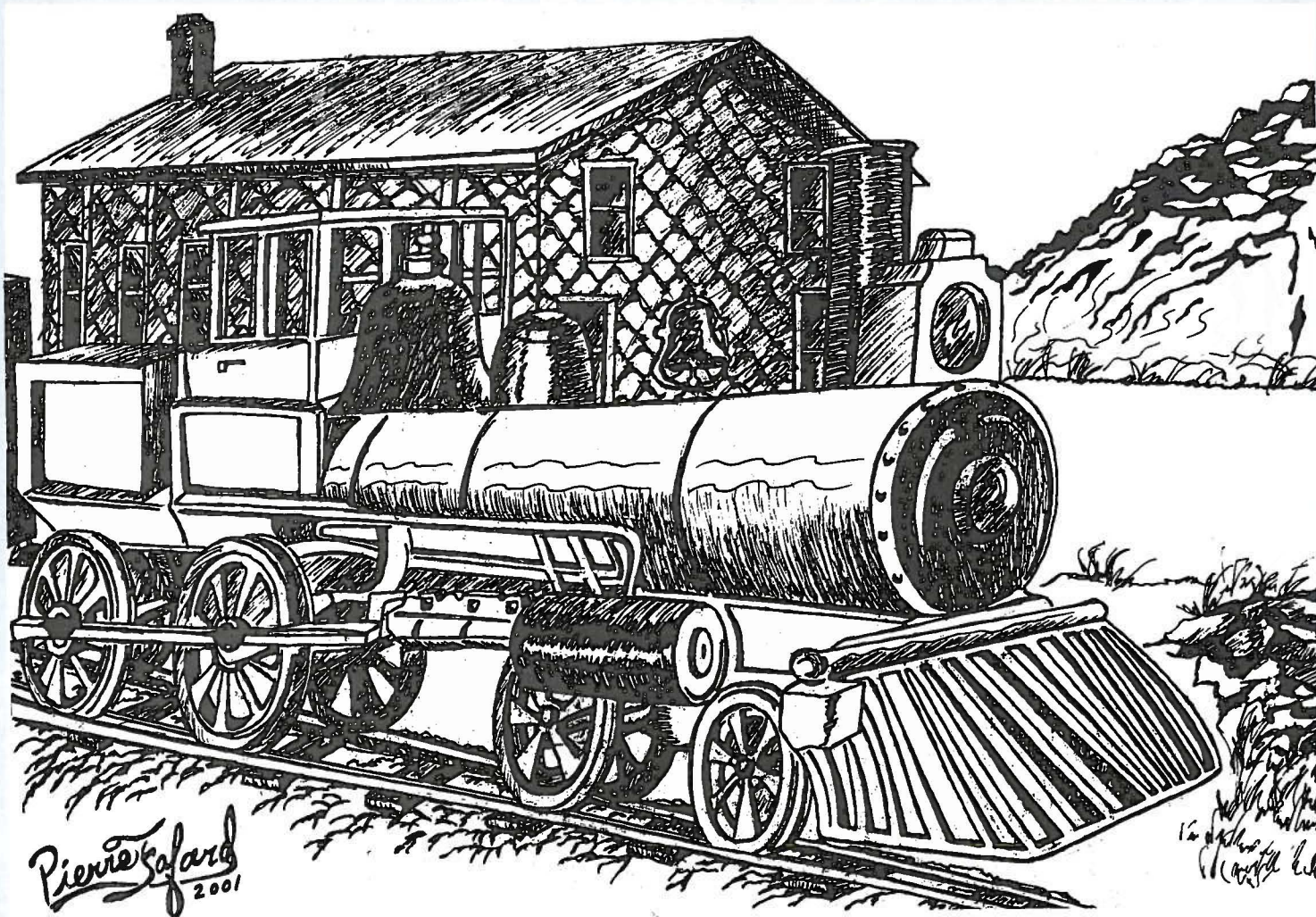


# Le Bercaïl

Bulletin de la Société de généalogie et d'histoire de la région de Thetford Mines

Thetford Mines, avril 2002 Vol 11, no 1

## Quebec Central Railway



# **SOCIÉTÉ DE GÉNÉALOGIE ET D'HISTOIRE DE LA RÉGION DE THETFORD MINES**

Organisme sans but lucratif, la Société favorise l'entraide des membres, la recherche en généalogie et la diffusion de l'histoire de notre région. Elle permet également d'acquérir des connaissances généalogiques par la publication de ses répertoires.

Siège social : Collège de la région de l'Amiante  
671, Boul. Smith Sud, Thetford Mines, Québec G6G 1N1  
Tél. : (418) 338-8591 poste 231 Télécopieur : (418) 338-3498  
Courriel : [sghrtm@globetrotter.net](mailto:sghrtm@globetrotter.net)  
Web : <http://www.genealogie.org/club/sghrtm/>

## **CONSEIL D'ADMINISTRATION EXÉCUTIF 2001-2002**

PRÉSIDENT : RENALD TURCOTTE  
VICE-PRÉSIDENTE : JEANNETTE GIGUÈRE  
SECRÉTAIRE : CÉLINE ROY  
TRÉSORIER : FRANÇOIS PELLERIN

### **CONSEILLERS**

YVES BOURASSA  
MARCEL DOYON  
FRANÇOISE GRENIER  
STÉPHANE HAMANN  
MICHEL LAFONTAINE

## **PUBLICATIONS**

SACRÉ-CŒUR-DE-MARIE  
SAINT-JEAN-DE-BRÉBEUF  
SAINT-JACQUES-DE-LEEDS  
SAINT-JOSEPH-DE-COLERAIN  
ANGLOPHONES (CO. MÉGANTIC)  
SAINT-ANTOINE-DE-PONTBRIAND  
SAINT-NOËL-CHABANEL, THETFORD MINES  
SAINT-DÉSIRÉ-DU-LAC-NOIR, BLACK LAKE  
SAINT-MÉTHODE  
ROBERTSONVILLE  
SAINT-MARTHE, THETFORD MINES  
SAINT-CLOTILDE (BEAUCE)  
THETFORD MINES (ACTES CIVILS)  
SAINT-ANTOINE DANIEL  
SAINT-ÉPHREM (BEAUCE)  
SAINT-PIERRE-DE BROUGHTON  
AU-DELÀ DE L'AMIANTE  
SAINT-ALPHONSE, THETFORD MINES  
ASCENDANCES FAMILLES RÉGION AMIANTE

## **COMITÉS DE LA SOCIÉTÉ**

### COMITÉ

REVUE  
INFORMATIQUE  
PUBLICITÉ  
INTERNET

### DIRECTEUR

GHISLAINE GERVAIS  
MICHEL LAFONTAINE  
CÉLINE ROY  
STÉPHANE HAMANN

## **HEURES D'OUVERTURE**

LUNDI AU JEUDI : 8H15 - 21H00  
VENDREDI : 8H15 - 17H00

DU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE AU 1<sup>ER</sup> JUIN  
SAMEDI : 13H00 - 16H00  
DIMANCHE : 13H00 - 16H00

## **COTISATION ANNUELLE DES MEMBRES**

MEMBRE INDIVIDUEL 20,00\$ MEMBRE FAMILIAL 25,00\$, ÉTUDIANT 10,00\$  
LA COTISATION COMPREND L'ABONNEMENT À LA REVUE « LE BERCAIL »

ISSN 1192 - 599X

Les articles sont l'entière responsabilité des auteurs. Ils peuvent être reproduits avec mention de la source, sauf si l'auteur tient expressément à ses droits.



## COUCOU! GARE À VOUS! OU HALTE LÀ!

Par cette belle journée de printemps, nous vous invitons, par notre Bercaïl, à retourner une fois de plus dans le passé.

Délaisser votre train-train quotidien, embarquer dans vos gros chars, allons cheminer sur la voie pour découvrir dans la présente l'histoire et l'implication du chemin de fer dans notre belle région. TCHOU! TCHOU! EN VOITURE...

Ce moyen de transport, comme plusieurs l'ont déjà constaté, a été la belle époque, un accélérateur économique considérable. Suite à l'établissement de son circuit, de nombreux villages le long de son parcours sont devenus villes, centres privilégiés pour l'implantation d'entreprises et le regroupement humain.

À plusieurs endroits en Amérique du Nord, le cheval de fer a été précurseur de prospérité et de nombreux éléments se sont rattachés à son développement; nous pouvons même parler d'un mode de vie.

Dans la présente, nous effectuons un survol rapide de l'histoire des chemins de fer, en particulier de la compagnie du « Québec Central Railway », de ses différents circuits, de ses gares, de certains accidents ferroviaires, de visiteurs importants ayant utilisés ce moyen de locomotion, de témoignages et d'anecdotes d'anciens employés, de la relance actuelle du chemin de fer (M. Jean-Marc Giguère)...

Pour tout ce travail, je tiens une fois de plus à remercier les chercheurs bénévoles qui ont rendu à terme cette œuvre colossale. Je remercie aussi la population qui collabore en prenant de leur temps pour venir nous raconter leurs histoires que nous nous empressons de mettre par écrit pour éloigner l'oubli. Sur la même lancée, je remercie aussi les membres du Conseil d'administration pour le bon travail accompli et les différents intervenants patrimoniaux de la région.

Avant le déraillement ou le changement de voie, je vous souhaite du plaisir dans cette bonne lecture!

Renald Turcotte

## Sur la bonne voie... Tchou ! Tchou !

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les communications entre les différentes régions du Québec étaient fort peu nombreuses. D'autre part, mentionnons que le fleuve Saint-Laurent et les nombreuses rivières de la province, ne reliaient pas toutes les petites localités entre elles. De plus, à cette époque, le système routier était primaire et souvent très mal entretenu. D'ailleurs dans notre région, il n'existait que deux routes très fréquentées, soient le « Chemin Craig » et le « Chemin Gosford ». L'arrivée du chemin de fer répondait donc ainsi à de très grands besoins.

Ce moyen de transport, issu de la première révolution industrielle, fut sûrement l'une des plus remarquables inventions du XIX<sup>e</sup> siècle. La création du chemin de fer contribua au premier abord, à briser la solitude entre les nombreux villages des alentours. Puis, la voie ferrée favorisa le développement rapide de l'économie de toutes ces petites localités qu'elle traversait. Enfin, par les nombreux services qu'elle leur offrait, la compagnie de chemin de fer encourageait fortement les déplacements de la population.

Tout compte fait, cette invention aura permis à une région telle que « Chaudière-Appalaches » de se développer assez rapidement malgré l'éloignement des grands centres urbains. De plus, la mise en service des trains de voyageurs aura permis un accès facile, rapide et relativement peu coûteux dans la plupart des villes et villages de nos régions.

Le train apportait dans son sillage, le progrès, l'aventure et le rêve. La voie ferrée ouvrait une fenêtre sur l'avenir et invitait tous les intéressés à y regarder. Dès son arrivée dans une petite localité, le chemin de fer favorisait l'établissement de nouveaux colons car plusieurs d'entre eux venaient travailler pour la compagnie. De plus, il suscitait la création et l'essor de petites entreprises secondaires telles que des moulins à scie, des commerces, des auberges... Enfin, il mettait en place l'installation d'une infrastructure nécessaire à son fonctionnement et à son développement.

De nos jours, le train est un moyen de transport couramment utilisé à travers le monde. Cependant, pour en arriver à la création de ce moyen de locomotion, il fallut y réunir deux découvertes d'autrefois. En effet, rappelons-nous que le chemin de fer fut le résultat d'une combinaison de deux inventions anciennes dans l'histoire du monde, soient la création de la roue et l'invention du rail.

La roue fit son apparition dans le Proche-Orient, vers 3500 ans avant Jésus-Christ.<sup>1</sup> Pour sa part, le rail est de fabrication beaucoup plus récente. Selon mes recherches, la première voie ferrée au monde, fut construite en 1825 en Angleterre, plus précisément dans le Yorkshire. Cette ligne transportait exclusivement du charbon.

---

<sup>1</sup> Encyclopédie Grollier, Le livre des connaissances, tome 3, p. 281



En 1830, une ligne de chemin de fer fut ouverte, dans la région du Lancashire, entre les villes de Liverpool et Manchester (soit 51 kilomètres) et en plus du transport du charbon, elle assurait également le transport des voyageurs.

Ceux de première classe voyageaient dans des wagons du genre diligence (carrossés) qui portait chacun le nom de leur destination telles que Liverpool, Manchester... Les wagons de seconde classe n'étaient pas couverts et de plus, la locomotive n'était pas aussi belle et puissante que celle de la première classe.

Le chemin de fer se nommait à l'époque « railroad » ou « railway ». Les wagons étaient attelés les uns aux autres. Leur nombre dépendait de la quantité de voyageurs ainsi que du volume de marchandises à transporter. Pour tirer le tout, une puissante locomotive trônait à l'avant du convoi.

## Au Canada

Soulignons ici que la construction du chemin de fer au Canada s'est heurtée à des difficultés écrasantes. En effet, les hivers rigoureux, le tracé des voies traversé par d'innombrables cours d'eau, la population clairsemée et surtout le financement, retardèrent passablement la mise en place des projets ferroviaires.

En effet, certains hommes d'affaires pensaient que cette construction incombait directement au gouvernement en place. D'autres s'intéressaient davantage aux profits éventuels qu'ils pourraient empocher. D'ailleurs, ils utilisaient leur influence

politique surtout pour promouvoir leurs intérêts personnels. Ce fut donc avant tout une lutte de pouvoir et d'intérêt financier.

L'histoire du chemin de fer au Canada débute donc lorsque quelques hommes d'affaires fondèrent la compagnie de chemin de fer, sous la raison sociale « Compagnie des Propriétaires du Chemin à Lisses de Champlain et du Saint-Laurent »<sup>2</sup>. Cette compagnie de chemin de fer, sous la présidence de Peter McGill, fut incorporée le 25 février 1832.

L'on entreprit donc la construction d'une voie ferrée qui reliait la ville de Laprairie à celle de Saint-Jean. Cette voie s'étendait sur une longueur d'environ 16 milles soit 27 kilomètres. L'on procéda à son inauguration officielle le 21 juillet 1836. Le convoi inaugural se composait d'une quinzaine de wagons.



Source : Nos Racines, chapitre 72, p. 1437

La même année, un projet de voie ferrée via la Beauce fut accepté. Cependant, les troubles de 1837-1838 et l'Union du Haut-Canada et du Bas-

<sup>2</sup> Statuts du Bas-Canada, 2 Guillaume IV, ch. 58

Canada empêchèrent cet ambitieux projet de voir le jour. Par la suite, d'autres projets furent discutés, cependant faute d'argent et d'implication de personnages influents, ils passèrent à l'histoire sans toutefois se réaliser. Officiellement, le chemin de fer fit son entrée dans notre région à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

### **La voie ferrée**

Parlons maintenant « technique ». La voie ferrée se composait de trois parties essentielles soient les rails, les traverses et le ballast. Au cours de la première étape, il fallait créer une piste de terre soigneusement drainée et fortement damée que l'on nommait « plate-forme de la voie ».

Puis, l'on y ajoutait une masse considérable de ballast, formé de pierres un peu moins grosses que le poing. Par la suite, l'on y disposait les traverses. Ces dernières étaient de fortes pièces de bois dur, qui étaient disposées transversalement. Enfin, deux rails en acier y étaient posés. Au début, l'on avait utilisé des rails de bois mais ces derniers avaient causé des problèmes aux compagnies par la distorsion du bois due au gel et à l'humidité. L'on avait donc privilégié les rails d'acier. Ces derniers étaient reliés entre eux par des joints de dilatation en biseau, nécessaires pour éviter les déformations dues aux variations de température.

Si cette voie ferrée était utilisée dans les deux sens par les trains, elle était dite « banalisée ».

La voie ferrée devait éviter les fortes pentes d'où vint la nécessité de construire des talus et des viaducs, de

creuser des tranchées, des tunnels... Le convoi ferroviaire avait besoin de virages tout en longueur. Les courbes du chemin de fer étaient relevées, c'est-à-dire un rail haut vers l'extérieur de la courbe et un rail bas vers l'intérieur de celle-ci, on les appelait les « dévers ».

La largeur de la voie, c'est-à-dire l'écartement des rails, était d'une largeur de 4 pieds 9 pouces. Celle-ci était pratiquement standard dans le monde entier. « Le gabarit de circulation » était le contour vertical réglementaire dans lequel devait passer tout le train sans qu'il n'accroche rien le long de son passage (par exemple en passant sous les ponts ou dans des tunnels...).

Aux bifurcations des voies, il y avait l'aiguillage. C'était deux aiguilles, soient des morceaux de rail mobiles et effilés, qui pouvaient se plaquer contre les rails fixes. L'aiguillage dirigeait les roues vers une autre voie formant ainsi le « V » de la bifurcation. Lors de ce changement de direction, ce n'était donc pas le conducteur de la locomotive qui dirigeait le train mais bien l'aiguilleur. Cet homme était placé au sol si l'aiguille était manœuvrée à bras avec un levier ou dans un poste d'aiguillage surélevé et vitré d'où il surveillait la marche des trains. Ces aiguillages donnaient également accès à une voie de garage.

Le train avait besoin d'une grande distance pour s'arrêter car sa perte de vitesse s'effectuait progressivement. Afin d'éviter toute collision entre deux trains, il existait tout un arsenal de signaux très spécialisés, qui étaient standard dans le monde du rail. Parmi eux, l'on retrouvait la télégraphie. Pour assurer le bon fonctionnement de la



circulation ferroviaire, l'une des tâches consistait à prévenir la gare suivante des trains qui arrivaient. Les dirigeants des chemins de fer ont donc décidé de construire une ligne télégraphique qui suivait la voie ferrée.

La technologie utilisée pour transmettre ces messages fut celle du système morse dont les variations des mouvements s'imprimaient sur une bande de papier. Plus tard, les télégraphistes ont réussi à déchiffrer les messages seulement au son.

### Les locomotives

En ce qui concerne les premières locomotives, elles étaient de fabrication anglaise et furent adaptées aux conditions particulières de notre pays. Elles étaient coiffées d'énormes cheminées bulbeuses et consommaient des quantités prodigieuses de bois (bouleau, érable, orme, hêtre). Les cendres brûlantes s'échappaient des cheminées et causaient de fréquents incendies. Afin d'y remédier, certaines locomotives eurent des grillages fixés sur le haut des cheminées. Pendant la course du train, l'aide-conducteur grimpait sur la locomotive et frappait le grillage avec un long bâton pour essayer d'en détacher les cendres.

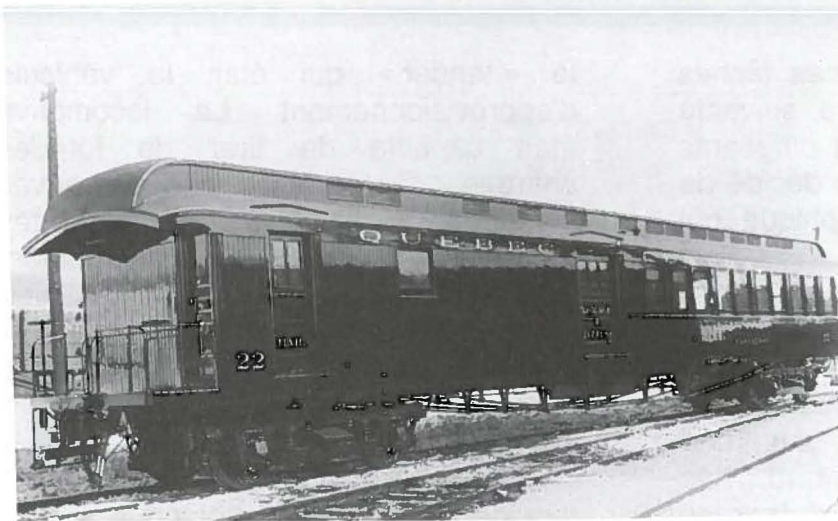
Puis ce fut l'arrivée des locomotives à vapeur. C'est en 1814, que l'ingénieur anglais George Stephenson mit au point la première locomotive à vapeur munie de roues accouplées par bielles et qui étaient des roues lisses roulant sur des rails lisses. L'organe principal de cette locomotive était la chaudière qui contenait l'eau à vaporiser. Cette chaudière était chauffée au charbon. Le charbon était situé dans

le « tender » qui était le véhicule d'approvisionnement. La locomotive était capable de tirer de lourdes charges. Cependant, elle éprouvait certaines difficultés à gravir de fortes pentes. En moyenne, elles atteignaient 3200 chevaux-vapeur. Cet engin bien qu'amélioré était techniquement imparfait et de plus il s'avérait très onéreux.

Puis vers les années 50, ce fut le tour de la locomotive électrique à faire ses premiers pas. Le transport élevé des marchandises nécessitait la mise en place de locomotives plus puissantes, capables de traîner des convois de plusieurs milliers de tonnes. Ces locomotives utilisaient une forme d'énergie dite « noble », celle de l'électricité, qui se transformait en énergie mécanique avec un très bon rendement.

Une partie de l'énergie électrique envoyée aux moteurs se transformait en chaleur. Il fallait donc les refroidir par un fort courant d'air généralement insufflé par des ventilateurs. Ces locomotives pouvaient facilement dépasser les 8,000 chevaux-vapeur. À l'époque, ces locomotives permettaient des accélérations importantes et des vitesses élevées. Cependant, même si elles s'avéraient très rapides, elles ne pouvaient être utilisées partout car elles nécessitaient une infrastructure très onéreuse.

Un peu plus tard, l'on vit arriver la locomotive à moteur diesel. C'est un ingénieur allemand, Rudolf Diesel, qui inventa ce moteur à combustion interne qui fonctionnait avec des combustibles lourds tel que le gazole. Cet engin avait un rendement thermique élevé. Les moteurs étaient généralement à quatre



Wagon première classe du Q.C.R.  
Source : Société des archives historiques de  
la région de L'Amiante - Fonds Georges W. Smith

temps. La locomotive pouvait ainsi transporter un approvisionnement de fuel suffisant pour parcourir plus de 1,000 kilomètres.

### Les wagons

Concernant les wagons, il y avait une grande variété de voitures spécialisées. Chaque type d'entre elles était adapté à la demande.

Pour accommoder les voyageurs, il y avait le wagon-bar, les voitures à compartiments, celles à couloir central, le wagon-restaurant, les voitures-couchettes, les wagons-lits et quelques wagons-cinéma. Certains wagons étaient adaptés pour y tenir des réunions, d'autres furent transformés en salon pour des soirées mondaines...

Concernant le transport des marchandises, il existait plusieurs wagons adaptés à des tâches spécifiques :

- le wagon-citerne pour le transport des liquides tels que le lait, les produits pétroliers, les produits chimiques...

- le wagon-foudre pour le transport des boissons (surtout le vin)
- le wagon-poste pour le transport du courrier
- le wagon-tombereau à hauts bords conçus pour le transport du fret en vrac
- le wagon-frigorifique pour conserver toutes les denrées périssables
- le wagon à étages pour le transport des autos
- le wagon à bestiaux (chevaux sauvages, bœufs, moutons, porcs...)

- le wagon-trémie qui se vidait par en dessous pour le charbon
- les containers, énormes coffres très robustes dans lesquels on peut y loger une grande quantité de marchandises.



Wagon de marchandise à Thetford Mines – 1948  
De gauche à droite : M. Nadeau, Gaétan Fillion, Henri Auclair, Lawrence Desrosiers  
Source : Henri Auclair

La gare de triage était un lieu spécial, réservé pour la formation d'un convoi. Les wagons de marchandises y étaient attelés les uns derrière les autres, selon leur poids et leur destination.



Le « dispatching » était un système conçu pour assurer la circulation des convois ferroviaires. Le « dispatcher » avait donc la responsabilité de faire ralentir un train ou de l'arrêter temporairement pour en laisser passer un autre ou pour le diriger sur une autre voie par l'aiguillage.



Chemin de fer près de la rue Bennett Sud  
Sources : SAHRA – Fonds Galeries de nos ancêtres de l'or blanc  
(donateur : Mme Monique Corriveau)

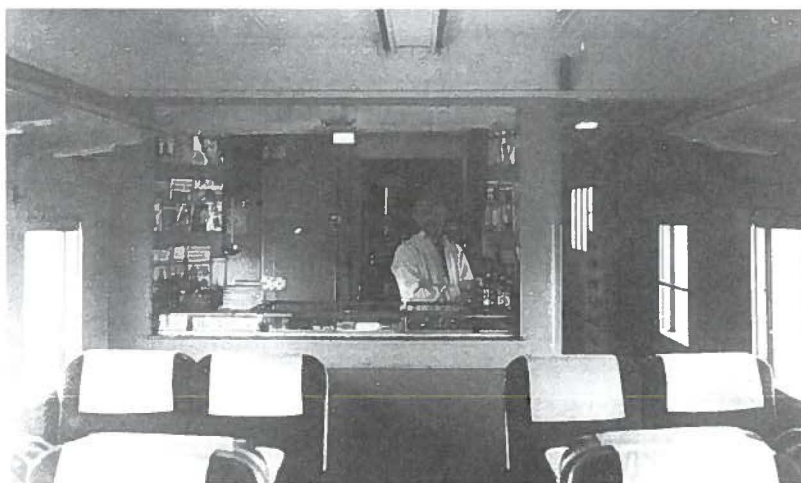
### En voiture !

Le « cheval de fer », comme le surnommaient les Autochtones, apporta dans son sillage un vent de révolution économique. Tout d'abord par sa construction, son fonctionnement et son entretien, il créa des milliers d'emplois. De plus, il provoqua des changements profonds dans l'économie. Il permit de relier les grands centres urbains aux commerces les plus éloignés, ce qui favorisa l'approvisionnement de produits de toutes sortes et d'autre part entraîna l'écoulement des produits locaux vers les grands centres. Désormais, les marchandises étaient expédiées partout et cela à peu de frais. Enfin, la télégraphie qui accompagnait le train, permit les communications instantanées.

L'influence du chemin de fer sur les régions rurales fut révolutionnaire. Grâce à lui, de multiples localités passèrent du statut de simple « hameau » à celui de « ville ». La voie ferrée ouvrait une porte sur l'avenir et offrait une variété de services adaptés aux besoins des commerces et industries ainsi qu'à ceux des voyageurs.

Depuis sa création, le train a contribué à diminuer dans le temps les distances, à transformer la vie des gens et à développer l'économie partout où il passait. L'on peut vraiment affirmer qu'il fut un moteur au progrès.

Pour ceux et celles qui l'ont vu naître et grandir, le train restera à jamais imprimé dans leurs souvenirs. Certains vous parleront du son nostalgique du sifflet, d'autres vous diront que l'air était chargé d'effluves rêveuses. Tout compte fait, le chemin de fer fait partie de l'histoire des québécois depuis un siècle et demi et aura permis à plusieurs de mener « un beau train de vie... ».



M. Réal Lagueux « Pullman », 27 septembre 1956

# Les compagnies ferroviaires

Tout d'abord, situons-nous dans le temps. En 1867, la Confédération venait de faire son entrée. Deux ans plus tard, en 1869, la législature provinciale votait une loi garantissant une aide financière pour la construction de voies ferrées. À la suite de ce vote, plusieurs compagnies furent mises sur pied et recevaient une charte à cet effet. Parmi elles, naissaient les compagnies « Sherbrooke Eastern Townships and Kennebec Railway » et « Levis and Kennebec Railway ». Chacune de ces compagnies voulait posséder sa propre ligne de chemin de fer et relier les villes de Lévis et Sherbrooke.



Source : Album souvenir de Tring Jonction 1894-1994, p.50

## **La compagnie « Levis and Kennebec Railway » 1869 - 1881**

La compagnie de chemin de fer « Levis and Kennebec Railway » fut incorporée le 15 avril 1869.

Dans un premier temps, la direction de la compagnie mit des actions en vente. Elle offrit au service des intéressés, un capital d'environ 3,000,000\$ qui fut divisé en actions de 10\$. De plus, ces actions pouvaient être payées par versements. « Une loi générale en vigueur pour les entreprises ferroviaires autorisait les

municipalités à souscrire du capital et même à émettre à cette fin des débetures »<sup>3</sup>.

Cette compagnie obtint donc du gouvernement provincial, l'autorisation de construire une voie ferrée à partir de Lévis jusqu'à la frontière du Maine en passant par les comtés de Beauce et Dorchester.

Par la suite, la compagnie devait acquérir les terrains nécessaires pour ses installations, soient des lots pour le passage de la voie ferrée et d'autres pour les emplacements des gares et des dépôts de matériel. Les négociations pour l'achat des terrains furent menées rondement et les contrats se signèrent sans trop de réticence.

De 1868 à 1875, Louis-Napoléon Laroche et Charles Armstrong Scott conjuguèrent leurs efforts pour la réalisation du tronçon de la voie ferrée qui allait se rendre jusqu'à Scott Junction. Ces deux hommes entrèrent d'ailleurs en société le 8 janvier 1873.

La première étape consistait à effectuer le terrassement de la voie sur environ 27 milles. Pour la seconde étape, il fallait acquérir le matériel nécessaire. Les rails de bois avaient le défaut de se tordre sous l'action de l'humidité. Puisque des compagnies avaient eu des problèmes avec ceux-ci, la direction décida d'opter pour l'installation de rails de fer.

« Pour les trois premiers milles, depuis la ligne Du Grand Tronc jusqu'à l'église de Saint-Henri, les rails de fer vinrent des Etats-Unis, ainsi que la locomotive numéro 1, baptisée du nom du Président, le Dr J.G. Blanchet. »<sup>4</sup>

Puis, faisant face à un manque de liquidité, Charles Armstrong Scott fit un voyage à Londres afin d'obtenir du capital

<sup>3</sup> Provost, abbé Honorius, Chaudière-Kennebec, grand chemin séculaire, Éditions Garneau, p. 372.

<sup>4</sup> Idem 1, p. 374



britannique. Il reçut une réponse positive et en plus de l'argent, on lui envoya environ 2,000 tonnes de rails de fer, ce qui permit à la compagnie de réaliser son premier tronçon de voie ferrée, d'une longueur de 28 milles. De plus, la compagnie acheta des Etats-Unis, deux nouvelles locomotives et cinq wagons de première classe.

Le 23 juin 1875, le lieutenant gouverneur René-Edouard Caron posa le dernier rail à la gare de Scott Junction et déclara officiellement ouverte la première section du chemin de fer de la compagnie « Levis & Kennebec Railway ». La Beauce était enfin reliée à Lévis! Le travail déjà si bien entrepris se poursuivait graduellement.

Le chemin de fer traversa la paroisse Ste-Marie-de-Beauce en 1876. Puis la voie ferrée se rendit jusqu'à la rivière Doyon à St-Joseph-de-Beauce. Ce fut un ajout de 15 milles aux 28 milles déjà existant.

Par la suite, les deux entrepreneurs Louis-Napoléon Larochelle et Charles Armstrong Scott tombèrent en discorde. Ils se séparèrent et finalement déclarèrent faillite le 25 janvier 1877. Le rêve prenait fin malgré beaucoup d'efforts de part et d'autre.

Le shérif mit en vente tout l'actif du chemin de fer de la compagnie « Levis and Kennebec Railway », le 22 mars 1881, à 10 heures du matin, à la porte de l'église Notre-Dame-de-Lévis. Cette vente comprenait « la voie ferrée et tous ses immeubles, d'un terminus à l'autre ; le matériel roulant, soit trois locomotives et leurs tenders, un wagon de première, quatre wagons de seconde, un wagon pour poste et bagages...; enfin les droits de la défenderesse dans et sur le chemin maintenant en opération et ses droits à la continuation d'icelui jusqu'à la frontière du Maine »<sup>5</sup>.

Le tout fut acheté pour un montant d'environ 192,000\$, par la compagnie du chemin de fer « Quebec Central Railway »,

qui était représentée par son gérant général monsieur James R. Woodward de Sherbrooke.



### **La compagnie « Sherbrooke Eastern Townships and Kennebec Railway » 1869 – 1875**

Patronné par des hommes d'affaires sherbrookoïses, dont Sir Alexander Galt, député de Sherbrooke et l'un des Pères de la Confédération, la compagnie de chemin de fer « Sherbrooke Eastern Townships and Kennebec Railway » reçut sa charte le 15 avril 1869<sup>6</sup>. La construction de la voie ferrée débuta dès l'année suivante.

La compagnie se proposait de remonter la vallée de la haute Saint-François puis traverserait quelques villages pour enfin atteindre la vallée de la Chaudière où le chemin de fer rejoindrait une autre voie en construction, celle de la compagnie « Levis and Kennebec Railway ».

Le 22 octobre 1874, la ligne fut ouverte entre Sherbrooke et Westbury près d'East Angus. Elle couvrait une distance d'environ 14 milles. Ce tronçon fut inauguré par une excursion publique suivie d'un banquet. Près de 700 personnes prirent place sur le train inaugural.

L'année suivante, éprouvant de graves problèmes financiers, la compagnie fut réorganisée au moyen de capitaux anglais et prit le nom de « Quebec Central Railway ». La compagnie reçut sa nouvelle charte le 23 février 1875. Son bureau de direction fut alors installé à Londres en Angleterre.

<sup>5</sup> Idem 1, p. 381

<sup>6</sup> Statuts de Québec, 32 Victoria, chap. 57.



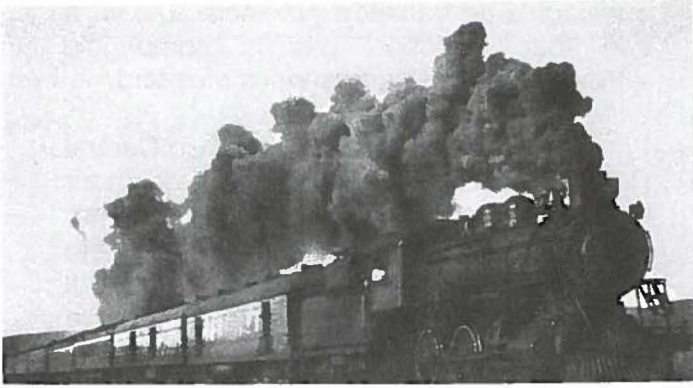
## La compagnie « Quebec Central Railway » 1875 à nos jours

À la suite de ce changement de nom, la compagnie du chemin de fer poursuivit la construction de sa voie ferrée, à l'ouest du Lac Aymer et atteignit le village de Garthby. Deux ans plus tard, soit en 1877, elle rejoignit le village de Coleraine. L'année suivante, elle traversait le canton de Thetford et en 1879, elle faisait son entrée au village d'East Broughton. La voie ferrée atteignit enfin en 1880, Beauce-Jonction (aujourd'hui Vallée-Jonction), qui était distant de Sherbrooke d'une centaine de milles.

L'on procéda ensuite au raccordement des deux voies. Le tronçon Sherbrooke à Vallée-Jonction, d'une longueur de 160 kilomètres, rejoignait celui de 70 kilomètres, réalisé par la compagnie « Levis and Kennebec Railway ». L'inauguration de la voie Lévis - Sherbrooke se fit le 18 octobre 1881, « par la circulation de deux trains spéciaux partis en directions inverses. Après leur rencontre à mi-chemin, les deux trains se suivirent jusqu'à Sherbrooke, où la fête se conclut par un splendide souper à l'hôtel Magog, sous la présidence de l'honorable Joseph Gibb Robertson, au nom de la Compagnie qu'il dirigeait. »<sup>8</sup>. C'est à partir du 23 mai 1881 que le nom de « Levis and Kennebec » disparut à jamais sur les locomotives ...

ROUND TRIP		DATE.														Fare																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Book No.	Ticket No.	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000	3001	3002	3003	3004	3005	3006	3007	3008	3009	3010	3011	3012	3013	3014	3015	3016	3017	3018	3019	3020	3021	3022	3023	3024	3025	3026	3027	3028	3029	3030	3031	3032	3033	3034	3035	3036	3037	3038	3039	3040	3041	3042	3043	3044	3045	3046	3047	3048	3049	3050	3051	3052	3053	3054	3055	3056	3057	3058	3059	3060	3061	3062	3063	3064	3065	3066	3067	3068	3069	3070	3071	3072	3073	3074	3075	3076	3077	3078	3079	3080	3081	3082	3083	3084	3085	3086	3087	3088	3089	3090	3091	3092	3093	3094	3095	3096	3097	3098	3099	3100	3101	3102	3103	3104	3105	3106	3107	3108	3109	3110	3111	3112	3113	3114	3115	3116	3117	3118	3119	3120	3121	3122	3123	3124	3125	3126	3127	3128	3129	3130	3131	3132	3133	3134	3135	3136	3137	3138	3139	3140	3141	3142	3143	3144	3145	3146	3147	3148	3149	3150	3151	3152	3153	3154	3155	3156	3157	3158	3159	3160	3161	3162	3163	3164	3165	3166	3167	3168	3169	3170	3171	3172	3173	3174	3175	3176	3177	3178	3179	3180	3181	3182	3183	3184	3185	3186	3187	3188	3189	3190	3191	3192	3193	3194	3195	3196	3197	3198	3199	3200	3201	3202	3203	3204	3205	3206	3207	3208	3209	3210	3211	3212	3213	3214	3215	3216	3217	3218





Source : Album souvenir de Robertsonville 1909-1984, p.27

La compagnie décida alors de rejoindre la ligne du « Canadian Pacific » à Lac Mégantic, en passant par l'ouest de la rivière Chaudière. La voie ferrée arrivera à Lac Mégantic en 1895. En 1907, la ligne de chemin de fer atteignit Saint-Georges-de-Beauce. Par la suite, l'on obliqua à angle droit et en suivant le cours d'eau du Lac Famine, la voie ferrée se rendit au Lac Frontière en 1915.

À cette époque, la concurrence entre les chemins de fer était des plus vives. C'est à ce moment-là, que de nombreuses compagnies décidèrent de céder l'exploitation de leur ligne à de plus grosses compagnies afin d'en retirer un gros profit.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1913, la compagnie du « Quebec Central Railway » loua à bail toutes ses lignes et installations, au « Canadian Pacific Railway Company », pour une période de 999 ans. Cependant, la compagnie conservait son nom et son administration distincte avec son siège social à Sherbrooke. Le Quebec Central Railway était donc une partie intégrale du « Canadian Pacific ».

Ce n'est qu'en 1900 qu'il fut décidé de construire un pont de fer à deux voies afin de relier les deux rives du fleuve St-Laurent, par le chemin de fer. L'inauguration des services ferroviaires sur le pont de Québec, permit d'effectuer des livraisons importantes vers d'autres pays via le port de Québec. Ce

fut le 12 octobre 1921, que le premier train du « Quebec Central Railway » traversa le pont de Québec.<sup>9</sup>

En 1924, l'on publia un journal syndical pour les employés du Quebec Central Railway. Il fut publié jusqu'en 1930 où il fut incorporé dans celui du « Canadian Pacific Railway Bulletins ». En 1927, la compagnie fit construire dans ses usines, deux wagons-café afin de rehausser le service entre Sherbrooke et Québec. L'on y retrouvait « un compartiment salon pouvant accommoder douze personnes et une section pour pouvoir prendre le café, d'une capacité de dix-sept personnes.<sup>10</sup>

Vers 1929, le nombre de voyageurs à bord des trains diminuait faisant face à l'invasion de l'automobile. L'on fit alors des essais avec des wagons à essence et des wagons diesel-électriques qui ne donnèrent pas le résultat attendu.

En 1931, l'on vit apparaître deux autobus sous l'inscription « Quebec Central Transportation Company » qui fit l'acquisition de sa charte et ses débuts le 16 août de la même année. Le premier autobus fit le circuit entre Morisset et Lévis. La compagnie prospéra et 25 autobus firent le trajet parallèle aux services du chemin de fer. Puis, l'on fit l'acquisition d'équipements modernes, munis d'air climatisé et pourvu de radio. De plus, la compagnie bénéficia de l'une des premières franchises dans la province de Québec pour la manutention des expéditions par messagerie sur voie routière entre les différentes stations.

<sup>9</sup> Idem 1, p. 63

<sup>10</sup> Idem 1, p. 88



Source : Réal Lagueux

Pendant la deuxième guerre mondiale (1939-45), le Quebec central Railway fut des plus actifs. L'utilisation de la bombe à hydrogène contre le Japon déclencha un vent de panique dans la population québécoise. L'on assista alors à la construction de plusieurs abris anti-nucléaire. Certaines villes firent construire des abris dans les lieux publics. « C'est ainsi que Scott-Jonction, Vallée-Jonction et Thetford Mines eurent leurs propres abris anti-nucléaires sous les gares de l'époque. »<sup>11</sup>

À partir des années 1940, l'ouverture à longueur d'année de la route reliant Québec aux Etats-Unis, le développement du réseau routier, du système de taxis, de la limite imposée sur les tarifs par les compétiteurs... amenèrent le déclin du rail.

Le 16 février 1957, la compagnie remplaçait ses trains de passagers par un service d'autorails diesel. Ce système s'avéra beaucoup plus rapide et plus économique. L'année suivante, on appliqua les mêmes contraintes aux convois de marchandises.

En 1965, même si les locomotives diesels permettaient de sauver beaucoup de temps aux trains de voyageurs et de marchandises, le trajet n'était plus rentable pour la compagnie. Le 1<sup>er</sup> juillet, elle vendit les voitures et la franchise « Quebec Central Railway Transportation Co. » à la

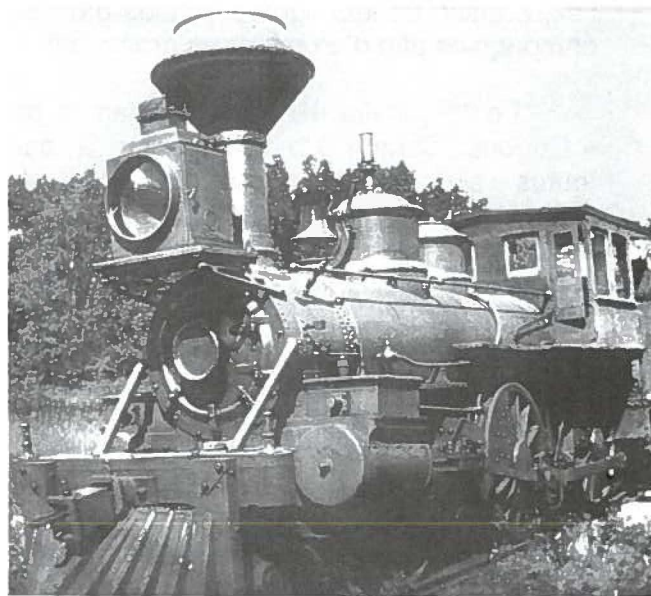
compagnie de transport provincial, qui fut à son tour englobée par la compagnie « Voyageur » quelques années plus tard.

Le 29 avril 1967, le « Quebec Central Railway » discontinua tout son service pour les passagers. Il remplaça ses trains par des autobus. Le « budd » portant le numéro CP-9062, fit ce jour-là son dernier voyage. Il partit de la Gare du Palais de Québec et se rendit à Sherbrooke.

Il ne restait plus qu'un service de fret régulier qui desservait les commerces et industries. Par la suite, l'on décida de vendre ou de détruire les gares qui ne servaient plus.

Une page de l'histoire de notre région venait de s'écrire. Le chemin de fer du Quebec Central Railway vivait ses derniers instants. Il laissa partout où il avait circulé, de bons souvenirs et une certaine nostalgie du passé. Il devait céder sa place au progrès des transports à défaut d'entrer dans la course.

### **Tout le monde descend !**



Locomotive QC-5 (vers 1870)  
Source : Album souvenir de St-Frédéric,

<sup>11</sup> Idem 1, p. 90 et 91



### En voiture... All Aboard!

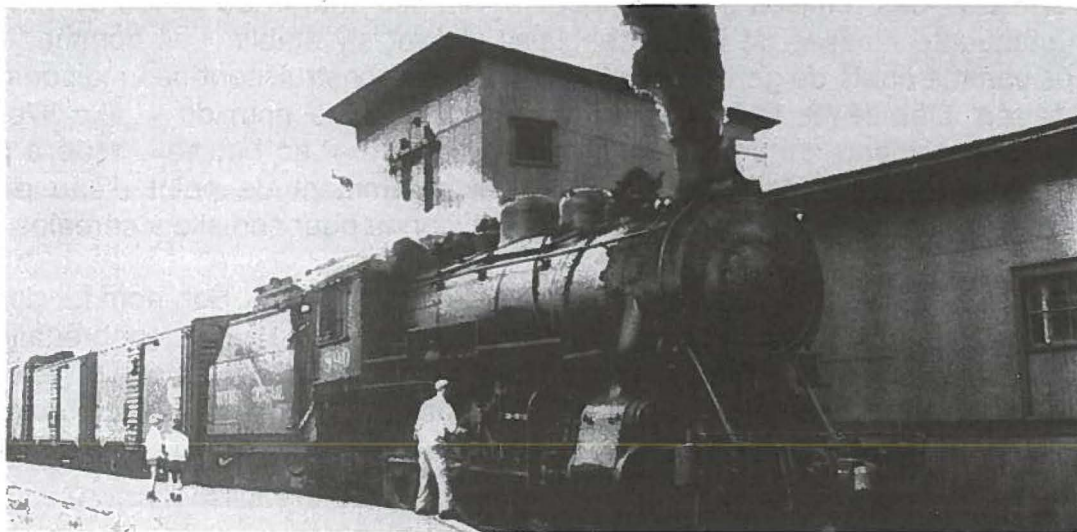
Voici des circuits ferroviaires utilisés autrefois par la compagnie de chemin de fer « Quebec Central Railway ». Pour chacun de ces circuits, vous trouverez une carte représentant le secteur énoncé puis vous pourrez y lire une histoire succincte des différents lieux que le chemin de fer traversait.

Six circuits vous sont présentés :

1. ligne Sherbrooke	via	Vallée-Jonction
2. ligne Lévis	via	Scott-Jonction
3. ligne Scott-Jonction	via	St-Joseph-de-Beauce
4. ligne Vallée-Jonction	via	St-Georges-de-Beauce
5. ligne Tring-Jonction	via	Lac-Mégantic
6. ligne St-Georges-de-Beauce	via	Lac-Frontière

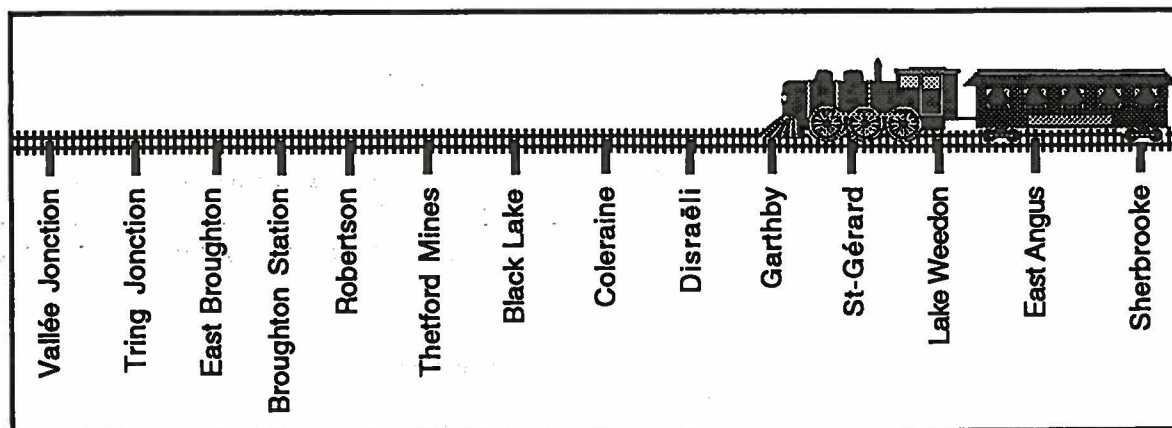
Au terme de ce long périple, qui vous aura fait voyager sur plusieurs circuits de la compagnie du « Quebec Central Railway », vous aurez une idée assez juste du territoire desservi par cette compagnie de chemin de fer.

### Bon voyage !



Source : Album souvenir de Tring Jonction, 1894-1994, p.43

## 1. Ligne Sherbrooke — Vallée Jonction



Le premier but fixé par la compagnie «Sherbrooke Eastern Townships and Kennebec Railway» était de rejoindre Westbury le plus tôt possible. Il fut réalisé le 22 octobre 1874, alors que la voie ferrée fut ouverte entre Sherbrooke et Westbury. La distance entre ces deux villes couvrait 14 milles.

**East Angus :** L'élément « East » reflète la position géographique du village dans le canton. Le nom « Angus » fut donné en l'honneur de William Angus, industriel écossais de Montréal qui visitait le site en 1881. Il fit construire un moulin à scie et un moulin de pâte à papier sur les bords de la rivière St-François. Le chemin de fer arriva dans cette localité en 1875.

**Lake Weedon :** En 1875, la compagnie du chemin de fer «Sherbrooke Eastern Townships and Kennebec Railway» avait amené sa ligne jusqu'à Lake Weedon. Cependant des difficultés financières l'empêchèrent de poursuivre sa voie plus loin. À cette période, un administrateur y fit circuler des convois plus ou moins régulièrement. Alors, l'on édifia des remises pour les locomotives, les chars...au milieu de la forêt.<sup>12</sup> Environ cinquante familles de langue anglaise vinrent s'y établir. Les hommes étaient employés comme chefs de gare ou cantonniers. Ils se construisirent des maisons face à la voie ferrée. Dès 1878, l'on désigna cet endroit sous le nom de «Lake Weedon», rappelant le plan d'eau qui porte aujourd'hui le nom de «Lac Louise», situé à peu de distance de la localité. Weedon Centre servait notamment de point d'eau pour les locomotives à vapeur de l'époque.<sup>13</sup> Weedon était connu pour son silo à céréales.

**St-Gérard :** L'érection canonique de la paroisse eut lieu en 1905. Son nom fut donné en l'honneur de Saint-Gérard-Majella qui était un frère convers dans la congrégation des Rédemptoristes. St-Gérard fut connu pour son cuivre. L'on y mentionnait l'existence d'un lieu saint qui amenait d'occasionnels pèlerinages.<sup>14</sup> En 1875, la compagnie du chemin de fer avait amené sa ligne de voie ferrée jusqu'à l'endroit où est située la gare actuelle.

<sup>12</sup> Collectif, *Saint-Gérard 1886-1986*, éditions Louis Bilodeau & Fils limitée, 1986, p. 7

<sup>13</sup> Commission de toponymie du Québec, *Noms et lieux du Québec – Dictionnaire illustré*, Les Publications du Québec, 1994, p. 822

<sup>14</sup> Idem #12



**Garthby** : Ce nom rappelle une localité d'Angleterre du nom de «Garth» dans le pays de Galles. La municipalité fut créée en 1874. À l'époque, le chemin de fer s'annonçait pour passer sur les bords du Lac Aylmer. Pour engager la compagnie à tracer son chemin de ce côté-ci du lac, les gens de Garthby votèrent le 13 avril 1877 un subside de 3,000\$ payable au bout de 25 ans. Ce geste fut récompensé par l'arrivée du chemin de fer à l'été 1877. Il stimula l'économie et Garthby devint le centre d'affaires des cantons avoisinants. La forêt livra sa précieuse ressource naturelle, le bois. Garthby possédait trois grosses aciéries.<sup>15</sup> Dans les années 1950, le chef de gare était monsieur A. Bois.

**Disraëli** : Lord Disraëli était un homme politique anglais du XIXe siècle. C'est le 15 novembre 1882 que la municipalité de Disraëli fut détachée de Garthby et de Stratford. L'érection canonique de la paroisse eut lieu le 14 décembre 1884. Celle de la municipalité du canton de Disraëli eut lieu le 26 août 1889.<sup>16</sup> La compagnie Champoux a fourni les traverses de la voie ferrée et du bois de construction. Le chemin de fer fit sa première entrée à Disraëli le 12 mai 1877. Il a favorisé l'essor de l'industrie forestière de cette localité.

**Coleraine** : Le canton de Coleraine fut créé par la proclamation royale du 20 décembre 1864. Il tire son nom d'une petite ville du comté de Londonderry en Irlande. En septembre 1877, le chemin de fer arrêta ses travaux à Coleraine voyant le peu d'assurance dans la progression de la ligne « Lévis and Kennebec Railway » vers les États-Unis. Cependant, dès l'année suivante (1878) l'on décida de terminer le tronçon. Ce moyen de communication favorisa l'économie locale et régionale, tant au niveau forestier que minier, ainsi que le déplacement de la population locale.

**Black Lake** : Cette municipalité fut constituée à partir d'une partie du canton de Coleraine. L'érection de la paroisse Saint-Désiré-du-Lac-Noir eut lieu le 8 octobre 1891. À l'époque, le lac ayant deux milles de longueur et un mille de largeur, était entouré de montagnes. Celles-ci étaient densément boisées et projetaient leur ombrage sur les eaux du lac et le rendait presque noir, d'où il tira son nom (Lac Noir qui plus tard deviendra Black Lake). La voie ferrée traversait le village en 1878. Cependant, il n'y avait ni gare, ni téléphone, ni électricité. En 1940, la compagnie met en vigueur un service d'autobus Black Lake – Vallée-Jonction, pour accommoder les voyageurs.

**Thetford Mines** : dans les années 1860, Charles King riche commerçant de bois, fit l'acquisition de plusieurs terrains dans le canton de Thetford. En 1875, monsieur King siégeait sur le conseil d'administration du «Quebec Central Railway» au moment où les travaux débutaient pour la construction de la voie ferrée. Le chemin de fer, en traversant ses terres, haussait la valeur de celles-ci et lui permettait d'acheminer son bois vers le port de Québec. Le chemin de fer fit son entrée à Kingsville (aujourd'hui Thetford Mines) en 1879. Il fut construit au nord-ouest des quatre mines exploitées à l'époque, ce qui permit de transporter directement le minerai d'amiante de la station de Kingsville à Lévis et aussi à destination des États-Unis par le chemin de fer via Sherbrooke. Le village

---

<sup>15</sup> Notes historiques sur Garthby

<sup>16</sup> Collectif, Centenaire de Disraëli, p. 27

connut alors un rapide développement. Dès 1928, il fut question à plusieurs reprises de déménager le chemin de fer et en 1930, une étude très sérieuse fut réalisée à ce sujet. La ligne du « Quebec Central Railway » fut définitivement relocalisée en 1953, au nord-ouest de la ville de Thetford Mines, due à l'expansion minière. Le tronçon qui avait été déplacé couvrait une longueur de 13 kilomètres et demi (de la sortie de Robertsonville jusqu'à l'entrée de Black Lake). « Un pont à trois travées est construit sur la rivière Thetford. Afin de protéger l'emprise de la nouvelle voie ferrée, dix-sept milles de clôtures sont posés ».<sup>17</sup>

**Robertson** : en observant la situation de ce village, l'on peut facilement remarquer qu'il est situé le long du parcours des rails du chemin de fer. Le premier train de passagers s'arrêta à Robertson le 23 mai 1881. Officiellement, le village porte ce nom en l'honneur de Monsieur J.G. Robertson qui était président de la compagnie du Quebec Central Railway, lors de la fondation du village.

**Broughton-Station** : Ce village fut appelé également « Leeds-Partie-Est ». Il fut établi en 1882. Un noyau d'habitations s'installaient près de la station. En 1895, une compagnie ayant le Dr Reed comme principal actionnaire s'installa à Leed's Station et projeta la construction d'une ligne ferroviaire reliant Broughton-Station à Dosquet. Ce projet refit surface durant les années 1920. Le Conseil municipal vota pour la construction immédiate de la voie ferrée mais il refusa d'accorder un renouvellement de la charte à la compagnie du Dr Reed. Puis le projet fut définitivement abandonné. L'on y construisit une chapelle que l'on dédia à Ste-Anne (mesurant 72 pieds de longueur, 35 pieds de largeur et 17 pieds de hauteur) qui fut bénie le 7 août 1891. Elle fut érigée sur les confins de trois paroisses : St-Pierre-de-Broughton, East-Broughton et Sacré-Cœur-de-Marie. Plus tard, ce village fut incorporé à St-Pierre-de-Broughton.

**East Broughton** : L'érection canonique de la paroisse Sacré-Cœur-de-Jésus se fit le 30 décembre 1881 tandis que sa reconnaissance au niveau civil eut lieu le 19 février 1883. Elle fut reconnue en municipalité le 30 novembre 1908. La voie ferrée rejoignit le village en 1879. Selon l'horaire des trains qui entra en vigueur le 21 novembre 1887, le train passait quatre fois par jour. L'horaire du 11 avril 1892, indiquait qu'il passait six fois par jour.

**Tring-Jonction** : Ce village doit son nom à la station de chemin de fer du Quebec Central Railway, qui arrivait en ces lieux en 1881. Le mot « Jonction » évoque la rencontre de deux voies ferrées, soit celle reliant Québec à Sherbrooke et celle qui reliait Tring-Jonction à Lac-Mégantic. La municipalité fut incorporée le 21 novembre 1918. Le 24 octobre 1962, un décret de Mgr Maurice Roy établit «une chapelle subsidiaire ou succursale dans le territoire actuel de la Municipalité du village de Tring-Jonction ».<sup>18</sup> Auparavant, les services religieux se faisaient à la paroisse St-Frédéric.

Le chemin de fer atteignit **Vallée-Jonction** en 1881 complétant ainsi ce premier circuit ferroviaire.

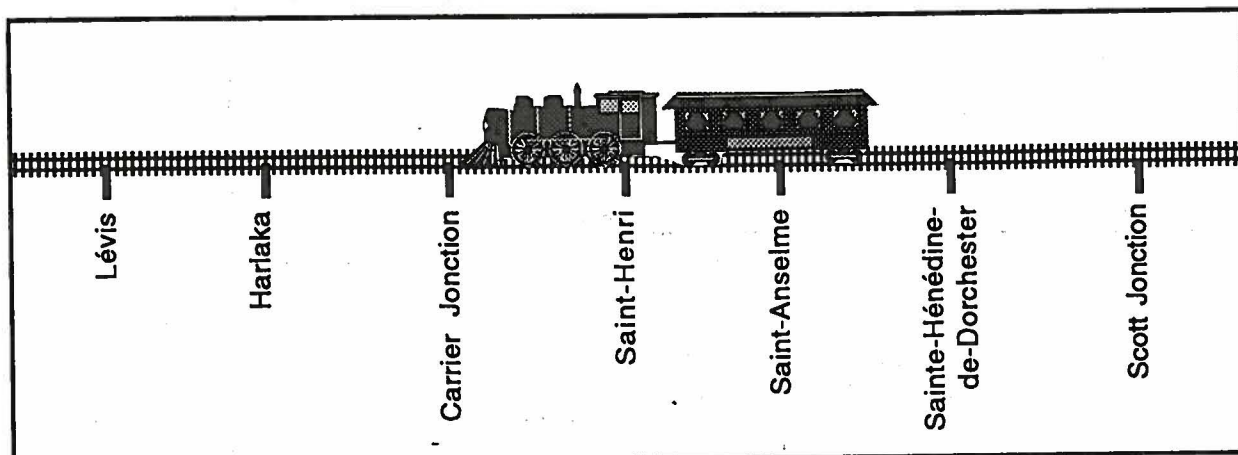
---

<sup>17</sup> Smith, G.W., *Bell Asbestos Mines Ltd. 1878 – 1967*.

<sup>18</sup> Collectif, *Tring Junction 1918-1993*, p. 93



## 2. Ligne Lévis — Scott-Jonction



**Lévis** : s'appelle ainsi en l'honneur du chevalier François-Gaston de Lévis (1719 – 1787), héros de la bataille de Sainte-Foy qui eut lieu en 1760. La gare était située à l'époque, à l'intersection des routes Kennedy et St-Georges, sur les hauteurs de la ville.

**Harlaka** : mot d'origine amérindienne, qui selon l'hypothèse d'un missionnaire signifie «à qui a pu arriver». Au début, elle fit partie de la seigneurie de Lauzon. Par la suite, Harlaka identifiait une station, puis un carrefour de voie ferrée.<sup>19</sup>

**Carrier-Jonction** : nommé ainsi en l'honneur de M. Louis Carrier, décédé en 1925, préposé à l'entretien des voies ferrées. En ce lieu se trouve la jonction des lignes de chemin de fer du Canadien National et du Québec Central. Vers 1900, cette jonction ferroviaire était particulièrement active car des marchandises de toutes sortes y transitaient. On y trouvait également une petite cour de triage. Le déclin des activités en 1962, entraîna la démolition de toutes les infrastructures et habitations de ce hameau.

**Saint-Henri** : Ce village rappelle Mgr Henri-Marc Dubreuil de Pontbriand (1708 – 1760), 6<sup>e</sup> évêque de Québec. Une autre hypothèse serait que Saint-Henri rappellerait Henry Caldwell (1735 – 1810), qui s'était porté acquéreur en 1774 de la seigneurie de Lauzon. Le 3 octobre 1873 eut lieu l'inauguration du premier tronçon qui fut complété jusqu'au village de St-Henri. Il couvrait la distance d'environ 3 milles.

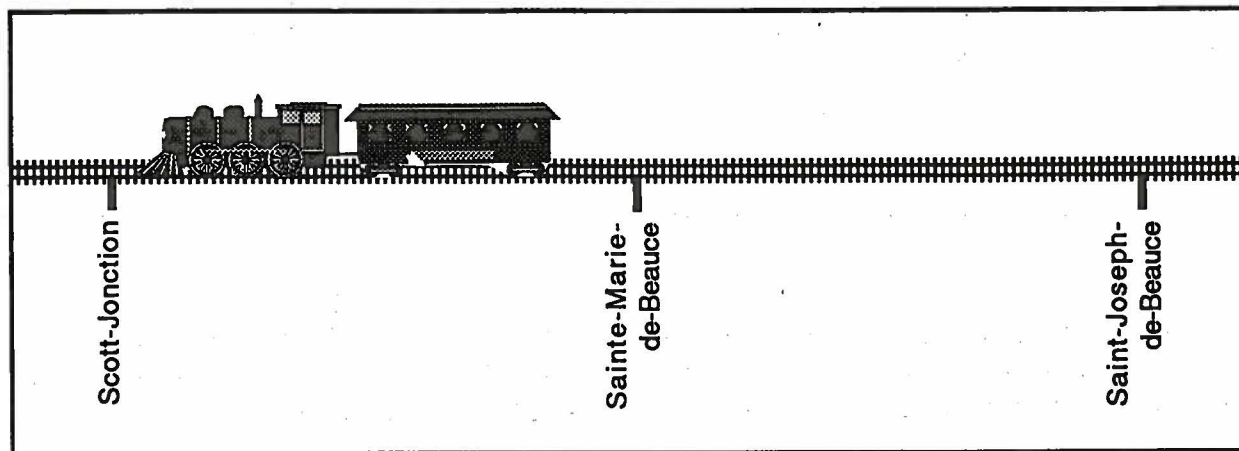
**Saint-Anselme** : Cette paroisse fut nommée ainsi en l'honneur de Mgr Anselme, archevêque de Canterbury (1033 – 1109), docteur de l'Église. L'érection canonique se fit en 1827 et elle prit le statut de paroisse en 1845. L'on y retrouvait un réservoir de 14,000 gallons d'eau. Dans les années 1950, l'agent de gare était H. N. Chabot.

<sup>19</sup> Collectif, *Noms et lieux du Québec*, Commission de toponymie du Québec 1994

**Sainte-Hénédine** : Elle fut appelée ainsi pour rendre hommage à Catherine-Hénédine Dionne, veuve du seigneur Pierre Elzéar Taschereau. Hénédine est aussi une sainte patronne, vierge martyrisée en Sardaigne vers l'an 125. L'érection civile et religieuse eut lieu en 1852. Elle a obtenu son statut de municipalité en 1855. Dans les années 1950, l'agent de gare était J. E. Pelchat.

Le chemin de fer atteignit **Scott-Jonction** en 1875.

### **3.Ligne Scott Jonction — St-Joseph-de-Beauce**



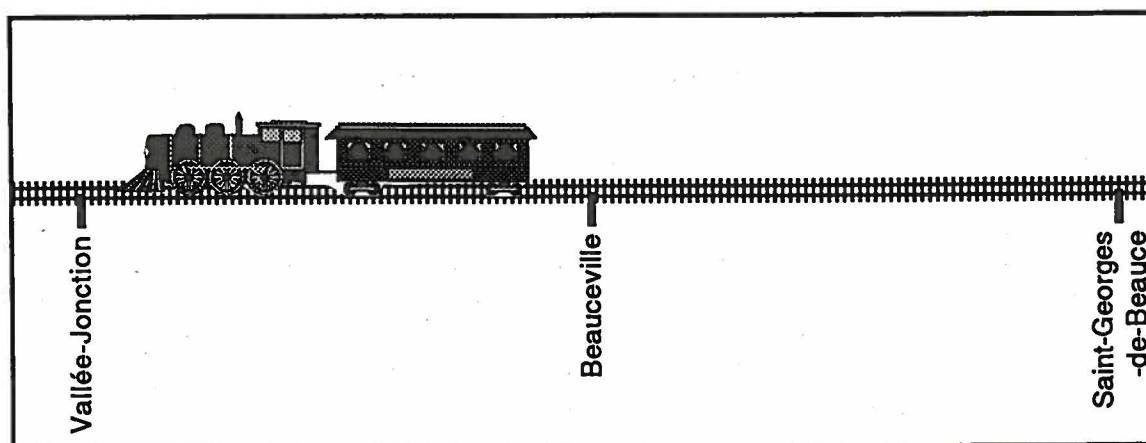
**Scott-Jonction** : La mission de St-Maxime fut fondée en 1882. Elle accédait au statut de paroisse en 1895. Elle fut appelée ainsi en l'honneur de l'abbé Maxime Fillion (1852 - 1930), premier prêtre originaire de la paroisse. En 1978, la paroisse verra son appellation et son statut modifié en celui de « Scott », en l'honneur de Charles Armstrong Scott qui a construit la première section du chemin de fer « Levis & Kennebec Railway ». Le tronçon de Scott-Jonction à St-Joseph-de-Beauce représentait 43 milles de voie ferrée. Dans les années 1950, l'agent de gare fut M. J.A. Tardif. L'on y retrouvait aussi un réservoir d'eau, d'une capacité de 30,000 gallons.

**Ste-Marie-de-Beauce** : Elle fut nommée ainsi en l'honneur de la Vierge. Plus tard, certains affirmèrent que la paroisse Ste-Marie fut appelée ainsi en l'honneur de Marie-Claire de Fleury de La Gorgendière (1708 - 1797). Beauce rappelle une région française portant le même nom et qui était réputée pour ses terres fertiles. L'arrivée du chemin de fer se situe en 1876. L'on construisit un viaduc tout en bois, situé au domaine à Ste-Marie. Le premier arrêt était situé vis-à-vis la chapelle Sainte-Anne, dans le Domaine. La gare fut installée dans le centre du village. Elle fut munie d'un déambulateur (chemin couvert) qui finit par brûler et ne fut pas reconstruit. En 1885, la compagnie en profita pour surélever les voies basses situées entre Ste-Marie et St-Joseph afin de les mettre hors d'atteinte de l'eau. Édouard Lacroix devient télégraphiste pour le chemin de fer en 1906. Parmi les chefs de gare, mentionnons : Achille Lemieux (1880 -1916), Stanislas Poulin (1917-1943), Émile Perron (1943 -1950), Louis-Émile Crête (1950 -1954) et Jean-Paul Perron (1954 - ?).



**Saint-Joseph-de-Beauce** : La paroisse fut appelée ainsi en l'honneur de l'époux de Marie. Plus tard, certains affirmeront qu'elle fut nommée ainsi en l'honneur de Joseph de Fleury de La Gorgendière (1676 - 1755). La compagnie « Levis and Kennebec Railway » demanda à la fabrique de la paroisse un droit de passage. Une réunion des marguilliers eut lieu le 18 mars 1877 et le droit de passage fut accordé à la « condition que le terrain nécessaire au passage du dit chemin de fer ne soit pas pris dans le jardin du curé, sinon l'œuvre de Fabrique exigera le paiement total et complet du droit de passage si le dit chemin de fer passe dans le jardin du curé ». <sup>20</sup> Sans tarder, la nouvelle compagnie prolongea la voie jusqu'au village de St-Joseph-de-Beauce, favorisant l'exportation des produits agricoles et forestiers de la localité. Monsieur J. L. Drouin fut l'agent de la station vers les années 50.

#### **4. Ligne Vallée Jonction— St-Georges de Beauce**



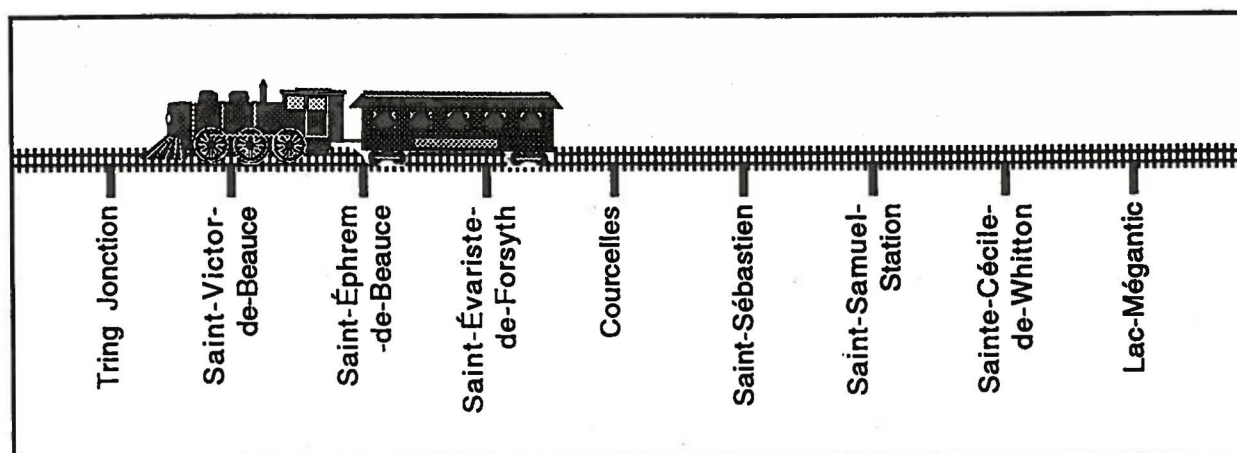
**Vallée-Jonction** : Ce village fut érigé vers 1881 avec le début des travaux du chemin de fer. Certains affirment que le nom de Vallée rappellerait une Dame Vallée qui disposait d'un bac permettant de traverser la rivière Chaudière. Le mot jonction évoquerait la rencontre des deux voies de chemin de fer, soit celle reliant Québec et Sherbrooke et celle qui reliait Vallée-Jonction au Lac-Frontière. Le peuplement se fit tout d'abord sur les terres entourant la station de chemin de fer. Ce village devint la plaque tournante du développement de toute la Beauce.

**Beauceville** : Le chemin de fer longeait la rivière Chaudière sur sa rive est et atteignit le cœur de Beauceville en 1886. Ce village desservait un vaste arrière-pays en voie de développement. Beauceville obtint son statut de ville en 1904. Elle demeura jusqu'en 1907 le principal terminus du « Quebec Central Railway » dans la vallée de la Chaudière. La gare de Beauceville fut construite en 1884 et démolie vers 1968-69. Vers les années 1950, l'agent de gare fut M. J. Frédéric Samson. L'on y retrouvait également un réservoir de 30,000 gallons d'eau.

La voie ferrée atteignit **St-Georges-de-Beauce** en 1907.

20 Collectif, *Saint-Joseph de Beauce 1737-1987*, p. 150

## 5. Ligne Tring Junction --- Lac-Mégantic



La compagnie du chemin de fer a privilégié la jonction avec le réseau américain en passant par Lac-Mégantic. «Le 23 avril 1891, l'ingénieur du « Quebec Central Railway » envoie au Ministre des Travaux publics les plans pour le chemin de fer entre Tring Junction et Lac Mégantic».<sup>21</sup> Les travaux débutèrent au printemps 1893. Ceci apporta du travail pour environ 1500 hommes. À cette époque, les employés étaient payés un dollar par jour pour dix heures de travail. D'une longueur de 59 milles soit d'environ 95 kilomètres, la ligne Tring-Jonction via Lac-Mégantic fut bénie le 4 octobre 1894, en présence de Mgr Louis-Nazaire Bégin et de l'honorable J. Adolphe Chapleau, lieutenant gouverneur de la province de Québec. Ce fut en août 1895 que la ligne fut inaugurée. Le transport des voyageurs et du fret débuta le 15 octobre suivant.

L'on peut affirmer que ce projet s'est réalisé grâce à la ténacité de M. Joseph Bolduc. Avec l'arrivée de ce dernier au Sénat canadien, la question du chemin de fer revint rapidement sur le tapis. Il voulait installer la voie ferrée sur la rive est de la rivière Chaudière, afin de promouvoir le développement de la région qu'elle traverserait. L'un des plus gros obstacles rencontrés lors de l'élaboration de ce projet, fut l'achat du droit de passage pour la voie sur un parcours de 60 milles. Pour régler ce problème épineux, M. Bolduc promit à la compagnie du chemin de fer, «le don gratuit de tout le terrain nécessaire à la construction de la voie ferrée de Tring-Jonction à Mégantic».<sup>22</sup> Il accomplit un travail énorme de sollicitations et réussit à tenir sa promesse.

Le chemin de fer était un moyen de transport rapide pour favoriser le commerce des divers produits tels que les pierres de granit, le bois, les animaux, le fromage, la potasse, les produits de l'agriculture... sans toutefois oublier les voyageurs. Le tronçon Tring-Jonction via Lac-Mégantic eut des locomotives à vapeur jusqu'en 1965. La compagnie abandonna ses trains de passagers le 29 avril 1967. Il ne restait plus que les trains de marchandises. En 1972, elle abandonnait la voie ferrée.

<sup>21</sup> Collectif, *Tring-Jonction 1918-1993*, p. 45

<sup>22</sup> Bolduc, Évelyne et al., *Souvenirs beaucerons et la famille Bolduc*, Ottawa, 1938.



**Tring-Jonction** : Tring évoquerait une ville de Hertfordshire en Angleterre. La voie ferrée traverse pour la première fois la future municipalité de Tring-Jonction en 1880. À cet endroit, la voie ferroviaire étendait ses ramifications vers Québec, Sherbrooke et Lac-Mégantic en formant une jonction. Notons que «Tring Station» identifia d'abord un arrêt ferroviaire situé dans le 3<sup>e</sup> rang de Saint-Frédéric, un lieu qui fut ensuite dénommé «Vieux-Tring». C'est durant la période de 1891 à 1895 que la vocation de Tring-Jonction s'accrut. Le 4 octobre 1894, les 20 premiers milles de la voie ferrée sont inaugurés.<sup>23</sup>

**Saint-Victor-de-Beauce** : La paroisse fut fondée en 1848 et son érection canonique eut lieu en 1852. Cette localité porta le nom de «Saint-Victor-de-Tring» de 1865 à 1937. Puis, elle prit le nom de «Saint-Victor-de-Beauce». La terre des Tardif est devenue la station. La gare était en bois, composée d'une salle d'attente pour les voyageurs et d'une salle de dépôt pour les bagages. L'on construisit également une voie d'évitement de 1,000 pieds pour aider aux manoeuvres ferroviaires. M. J. A. Lessard fut l'agent de la station vers les années 1950.

**St-Ephrem-de-Beauce** : La paroisse fut érigée canoniquement en 1866. Elle devint une municipalité en 1870. Elle fut nommée ainsi en l'honneur d'Ephrem Proulx, notaire qui a donné le terrain pour faire construire l'église. La ligne du chemin de fer fut inaugurée le 6 octobre 1894. De plus, l'arrivée de la télégraphie est venue bouleverser la vie des villageois. En effet, à cette époque, c'était le seul moyen de communication pour recevoir et envoyer des nouvelles. L'agent de gare était toujours à son poste et moyennant de légers frais, l'on pouvait envoyer un télégramme sur tout le continent. Enfin, le soir des élections, tous les partisans se rendaient à la gare et c'est le cliquetis du télégraphe qui faisait connaître les résultats. Le chef de gare était le seul à comprendre cet instrument. Monsieur J. E. Vallée fut l'agent de la station vers les années 1950. Un parc servait pour l'embarquement d'animaux. Lorsque les chevaux sauvages de l'Ouest débarquaient, ils étaient maîtrisés dans ce parc.

**St-Évariste-de-Forsyth** : La paroisse fut fondée en 1855. Elle reçut son statut de municipalité en 1870. « Saint-Évariste » fait référence à un pape martyr qui servit la papauté de 97 à 105. « Forsyth » fut donné en l'honneur de James Bell Forsyth, canadien anglais qui a pratiqué le commerce du bois à cet endroit. Entre les années 1891 à 1894, la construction de la ligne de chemin de fer incita plusieurs artisans et travailleurs à venir s'installer à proximité de la gare, sise au pied du village-sommet de St-Évariste. La gare fut construite en bois avec salle d'attente et dépôt pour les bagages. Le 6 août 1929, la municipalité du village St-Évariste-Station fut érigée. L'on retrouvait cinq moulins sur la rivière Le Bras. En 1949, le nom changea pour La Guadeloupe. Ce nom fut choisi pour commémorer le quatrième centenaire des trois apparitions de la Vierge à l'Indien mexicain, Juan Diego. Monsieur P.E. Paquin fut l'agent de la station vers les années 1950. Jean-Louis Dancose servit également d'agent dans cette station.

**Courcelles** : Ce nom de «Courcelles» fut d'abord appliqué à la station de chemin de fer. Il fut donné en l'honneur de Daniel de Rémy de Courcelles. La paroisse « Sainte-

---

<sup>23</sup> Collectif, *Tring-Jonction 1918-1993*, p. 53

de-Courcelles » fut érigée canoniquement en 1903. La municipalité fut créée le 6 avril 1904. À la station, l'on y retrouvait un réservoir d'eau en bois contenant 30,000 gallons. Monsieur D. Doyon fut l'agent de la station vers les années 1950.

**Saint-Sébastien** : La paroisse fut fondée en 1846. Son érection canonique eut lieu en 1885 et elle fut reconnue civilement en 1886. Ce nom fut donné en l'honneur de Saint-Sébastien, martyr romain du III<sup>e</sup> siècle. «Les ingénieurs firent trois tracés différents pour le futur chemin de fer, avant d'en établir un définitivement. Ce dernier fixait la gare à un mille et demi du chemin de front. Après de nombreux pourparlers, les travaux commencèrent au printemps 1891 et amenèrent un grand nombre d'Italiens dans la paroisse jusqu'à l'achèvement des travaux. Une première gare fut construite en 1896, une seconde fut construite en 1914. Le premier chef de gare fut M. Alfred Denis, cependant il n'occupa ce poste qu'un mois. Le 15 novembre, M. J. L. Jacob entra en fonction et y resta jusqu'au 30 octobre 1898. Ce fut au tour de M. J. L. Beaulieu de prendre le poste. Vint le tour de M. J. A. Vallée qui entra en fonction le 10 juin 1904 et enfin M. J. N. Paradis prit charge du poste le 10 août 1906. Monsieur H. Cliche fut l'agent de la station vers les années 50».<sup>24</sup>

**St-Samuel-Station** : Monsieur J. A. Giguère fut l'agent de la station vers les années 1950.

**Ste-Cécile-de-Whitton** : À l'origine en 1890, cette localité se nommait «Whitton-Partie-Nord». Elle fut renommée en 1920 en «Sainte-Cécile-de-Whitton». Cependant, la paroisse d'origine fut fondée en 1871 et fut érigée canoniquement en 1890. Elle porte le prénom soit de la mère de l'abbé Philémon Brassard, soit de Cécile Morin, épouse de David Morin, premier colon qui offrit sa maison pour y célébrer la première messe. Monsieur A. Talbot fut le concierge de la station vers les années 1950.

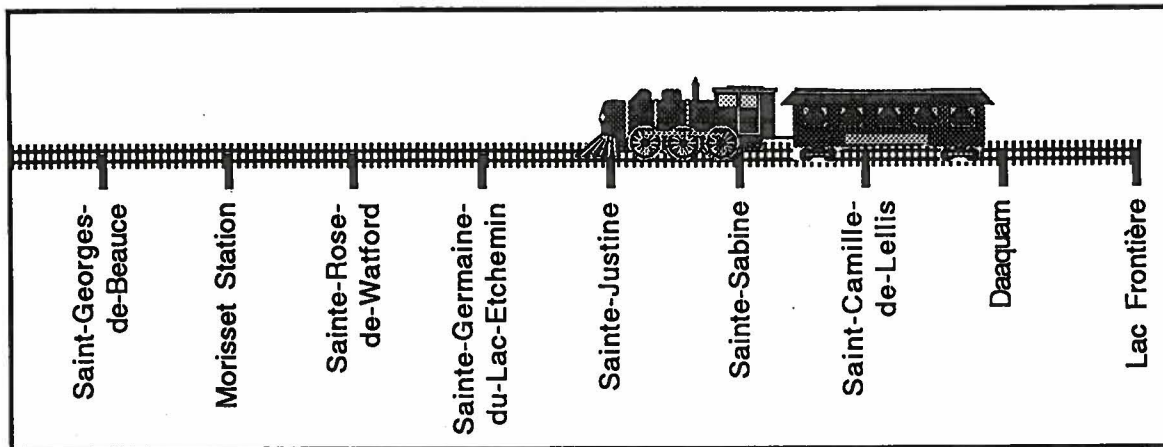
**Lac-Mégantic** : La paroisse de Mégantic fut fondée en 1885. Elle prit le nom de «Lac-Mégantic» en 1958 pour refléter davantage sa position géographique. En 1891, le «Quebec Central Railway» demandait à la municipalité, le terrain pour construire une gare. Le Conseil municipal acceptait de pourvoir un montant de 1,000\$ à cet effet. Le train a favorisé l'essor des moulins et des manufactures. Les convois ont commencé à circuler au début de l'année 1895. La compagnie offrait deux liaisons quotidiennes de Lac-Mégantic à Lévis. L'antique système de train mixte (passagers et marchandises) fut supprimé en 1909. Monsieur L. L. Mercure fut l'agent de la station vers les années 1950. En 1959, la compagnie réduisit son service voyageur à trois trains par semaine. À l'époque, le Quebec Central Railway arrivait dans une gare distincte de celle du Canadien Pacifique, située dans le quartier nord, non loin de la traverse du Canadian Pacific Railway. Lac Mégantic accédait au rang de jonction entre deux réseaux, « le Q.C.R. » vers la Beauce via Québec et «le C.P.R.» vers Sherbrooke, Montréal et les Maritimes. Elle devenait la plaque tournante du trafic de personnes et de marchandises entre la Beauce, les Cantons de l'Est et le nord de l'état du Maine aux Etats-Unis. L'itinéraire le plus rapide entre Québec et les Maritimes passait désormais par Lac-Mégantic.

---

<sup>24</sup> Richard, J. Alphonse, *Historique de la paroisse de Saint-Sébastien de Beauce (1869-1944)*, L'Étoile du Nord, Joliette, 1994, p. 156-157



## 6. Ligne St-Georges — Lac Frontière



Afin de pouvoir rentabiliser son entreprise, la compagnie du «Quebec Central Railway» voulut rejoindre une ligne ferroviaire américaine. L'on parla donc de créer un réseau qui se dirigerait vers la frontière. Cependant, au lieu de se conformer au projet initial, l'on décida plutôt de créer un embranchement qui longerait la rivière Famine pour atteindre «English Lake». Le tronçon reliant Saint-Georges-de-Beauce au Lac Frontière était d'une longueur de 79 milles, soit environ 130 kilomètres. Notons que la ligne du chemin de fer s'est arrêtée là. Au début, l'on avait prévu de la pousser jusqu'à Cabano par le haut des comtés afin de rejoindre à cet endroit le chemin de fer du Témiscouata mais ce projet ne fut point réalisé. Cette nouvelle ligne fut une porte d'entrée pour la colonisation et en même temps une porte de sortie pour les ressources naturelles. En effet, la voie ferrée permettait aux gens des villages situés sur son axe, d'exporter leurs produits de la ferme et ceux de leurs boisés.

**Saint-Georges-de-Beauce** : La paroisse reçut son érection canonique en 1835 et son érection civile en 1856. La municipalité fut créée en 1948. Ce nom fut donné en l'honneur de Saint-Georges qui selon la légende, cet officier du V<sup>e</sup> siècle aurait tué un dragon à qui une princesse devait être sacrifiée. L'on a voulu également rappeler Johann Georg Pfozer (1752-1848), marchand d'origine allemande surtout connu sous le nom de Pozer. La voie ferrée atteignit ce village en 1907. En 1917, l'on construisit une nouvelle gare. De plus, deux hangars furent érigés. L'un servit pour les wagonnets et l'autre pour l'outillage. En 1929, l'on y construisit une table tournante pour retourner de direction les locomotives. Monsieur A.C. Côté fut l'agent de la station vers les années 50.

**Morisset station** : La voie ferrée passait à neuf kilomètres au sud de la localité de Saint-Benjamin, ce qui entraîna la création du point de service «Morisset Station». Bien que les premiers trains commencèrent à circuler vers 1909, la gare ne fut construite que vers 1912. Cette station desservait les paroisses Saint-Prosper et Saint-Zacharie. L'on exporta de grandes quantités de produits de la forêt et de sirop d'érable. Monsieur P. Pépin fut l'agent de service dans les années 1950.

**Sainte-Rose-de-Watford** : La paroisse fut fondée dès 1883. Elle reçut son érection canonique en 1913 et fut reconnue civilement en 1914. Ce nom fut donné en l'honneur de Sainte-Rose-de-Lima, patronne du Nouveau Monde. Une petite gare du Quebec Central Railway va contribuer à fixer un modeste village. Dans cette localité, l'on remarque la présence de très nombreuses érablières. Monsieur A. Doyon fut l'agent de la station vers les années 50.

**Sainte-Germaine-du-Lac-Edmund** : Ce nom fut donné en l'honneur de Sainte-Germaine Cousin, surnommée l'humble bergère de Pibrac parce qu'elle gardait des troupeaux. Elle offrait ses souffrances (mauvais traitements de sa marâtre) pour la réparation des sacrilèges imputés aux protestants. L'érection canonique de la paroisse eut lieu en 1869 et la municipalité fut créée en 1874. Le premier train fit son entrée au village le 15 décembre 1909. La gare fut construite durant l'été 1910. Monsieur A.L. Lessard fut l'agent de la station vers les années 1950. Un grand sanatorium où se firent traiter un bon nombre de tuberculeux fut construit par le gouvernement provincial, près du lac Edmund, ce qui favorisa le déplacement de nombreux voyageurs.

**Sainte-Justine** : À l'origine, elle fut érigée en 1869 à titre de municipalité du canton de Langevin. En 1891, la paroisse fut érigée canoniquement et en 1993, son statut fut modifié en celui de municipalité. Elle porte ce nom en l'honneur de Marie-Justine Têtu, fille du lieutenant-colonel de la Milice et marchand de Québec, Charles-Hilaire Têtu. L'économie locale était basée sur l'exploitation forestière et l'agriculture. Monsieur J.E. Garon fut l'agent de la station vers les années 1950. L'on y retrouvait du charbon en quantité.

**Sainte-Sabine** : La paroisse fut fondée en 1904. Ce nom fut donnée en l'honneur d'une dame romaine martyrisée avec son esclave Séraphie au nord de Rome, vers le 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup> siècle. Le village est situé autour de l'église et un hameau s'est formé à environ six kilomètres du village, autour de la station de chemin de fer. L'année 1911 marqua l'arrivée du chemin de fer dans ce village. D'ailleurs, l'on y construisit la gare la même année. Monsieur P.H. Lachance fut le concierge de la station vers les années 1950.

**Saint-Camille-de-Lellis** : La paroisse fut fondée en 1895 et fut érigée canoniquement en 1898. La municipalité fut créée en 1904. Ce nom fut donné en l'honneur du curé fondateur, l'abbé Camille-Stanislas Brochu. La voie ferrée fit son entrée au village en 1913. Elle a favorisé le développement commercial. Les Camillois vivaient des produits de la forêt et de la culture de la terre. Monsieur G.K. Oddy fut l'agent de la station dans les années 1950.

**Daaquam** : ce nom amérindien signifie «rivière qui porte beaucoup d'eau ». Cette appellation servit à dénommer un canton en 1861, un village en 1915, un bureau de poste en 1916 et un hameau. Le circuit ferroviaire atteignit ce village en 1914. Monsieur Jean-Paul Samson fut l'agent de la station vers les années 1950. Daaquam desservait les villages de Saint-Fabien et Saint-Just. La gare de Daaquam fut construite vers 1914.



**Lac-Frontière :** Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la nécessité de délimiter la frontière entre le Québec et les Etats-Unis (Maine), a donné naissance à ce village. À l'origine, il était connu sous la dénomination anglaise « English Lake ». Il fut baptisé Lac-Frontière en 1931. L'agglomération s'est d'abord formée autour de la station de chemin de fer, laquelle constituait le terme d'un embranchement du circuit principal. La voie ferrée atteignit ce village en 1915. Il y avait une table tournante. Il y avait un réservoir d'eau de 30,000 gallons et un hangar à charbon. Durant la Première Guerre mondiale (1914-1918), l'on dut se plier à des restrictions budgétaires très sévères. L'on réduisit également les services aux voyageurs, faute de combustible. Vers 1920, la compagnie mit en service un autobus sur rails qui fonctionnait à l'essence, entre les gares de Lac-Frontière et Vallée-Jonction. Ce service un peu plus rapide pouvait accommoder une trentaine de voyageurs à la fois. Monsieur J.A. Lantagne fut l'agent de cette station vers les années 1950.

---

### La poste

Au Canada, le courrier fut livré par le train pendant près d'un siècle. Les premiers wagons-postaux furent mis en service en 1854 et les derniers cessèrent leurs activités en 1971. Les employés faisaient le tri dans de petits bureaux de poste aménagés dans les wagons. Ces postiers passaient leur vie à sillonner le pays dans les convois ferroviaires. Ces hommes étaient répartis en équipes. Leur travail commençait au départ du train et se terminait parfois quelques jours plus tard au retour de celui-ci.

La plus grande partie du travail était consacré au tri du courrier. Les sacs postaux étaient chargés à bord et empilés du plancher jusqu'au plafond dans le wagon-poste. Dès leur chargement, les commis commençaient à les vider et à trier leur contenu. Ils devaient connaître l'itinéraire des points de distribution des milliers de bureaux de poste et préparer les sacs pour chacun d'eux.

Dans les endroits où le train n'arrêtait pas, l'on vit s'installer le système du «happe-dépêches» permettant de saisir au vol des sacs postaux à partir du train en marche. À une certaine époque, l'on peut donc voir tout le long du parcours des mâts de happe-dépêches. Un maître de poste apportait le courrier de la ville au mât, y attachait le sac postal et attendait le train. Au moment où le wagon-postal passait dans un sifflement, le commis actionnait un bras installé sur la paroi du wagon, afin d'attraper le sac fixé au mât. Il lui fallait en même temps laisser tomber le sac postal destiné à ce village.

***L'on peut vraiment affirmer que la poste  
était distribuée à fond de train!***

Le terme « train » est fréquemment utilisé, pour ne pas dire quotidiennement, dans le langage courant. Il nous fait plaisir de partager avec vous quelques expressions que vous avez maintes fois mentionner dans votre parler populaire :

- Mener grand train : vivre dans le luxe
- Faire du train : grande agitation, tapage, grand bruit
- Être dans le train : être à la mode, à la page dans le vent
- Regarder passer le train : avec un air passif, abruti
- Monter dans le train en marche : s'associer à une action déjà en cours
- Au train où vont les choses : allure lente
- Aller son train : continuer sa progression de la même manière
- Train de vie : manière relative de vivre
- Aller à fond de train, un train d'enfer : à toute vitesse
- Faire un train d'enfer : faire beaucoup de bruit
- Suivre le train : laisser celui qui mène décider
- Se mettre en train : commencer à exécuter
- En train de : en ce moment
- Bout-en-train : personne qui met de la gaieté
- Faire le train : traire les vaches
- Le train train quotidien : la routine
- Regarder le train passer : ne pas s'impliquer
- Botter le train à quelqu'un : coup de pied au derrière
- Le train de maison : ensemble des domestiques
- Magne-toi le train : dépêche-toi
- Avoir un train de sénateur : allure lente et majestueuse



## Le train dans les chansons



Le train a inspiré certains des grands chanteurs (ses) de ce monde. Voici trois chansons que vous connaissez sans doute :

- « Petit train du nord » de notre réputé chansonnier québécois, Félix Leclerc.
- « On prend toujours un train pour quelque part » du grand Gilbert Bécaud
- « Quand j'entends siffler le train » interprété par Renée Martel.

**En connaissez-vous d'autres ?**



# Visiteurs importants

## Visite royale

La visite du roi George VI (1895-1952) et de la reine Elizabeth fut sans aucun doute le fait marquant de l'année 1939 au Canada. L'événement était d'une grande importance historique pour l'époque car pour la première fois, un souverain régnant visitait notre Dominion. Ce voyage visait à resserrer les liens avec le Canada afin de s'assurer de sa participation éventuelle à la guerre.

Ce fut le 17 mai 1939 que « l'Empress of Australia », survolé par des avions et escorté de deux destroyers canadiens, fit escale à l'Anse-au-Foulon. La royauté fut accueillie par le premier ministre canadien, William Lyon Mackenzie King et le ministre fédéral de la Justice, Ernest Lapointe. À l'Assemblée législative, le premier ministre Maurice Duplessis et le maire de Québec, Lucien Borne, souhaitaient la bienvenue aux visiteurs royaux.

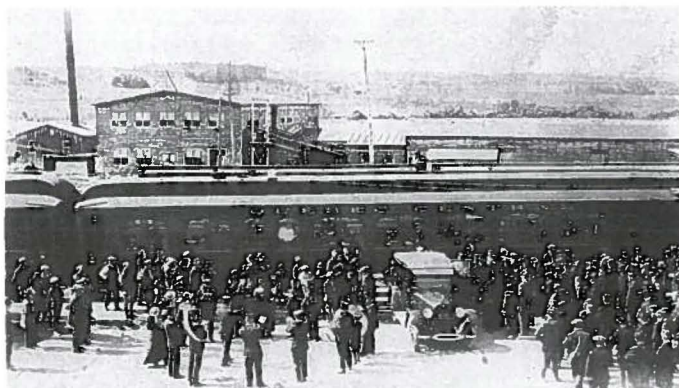
Le lendemain, les souverains montaient à bord du train royal pour effectuer une randonnée canadienne qui allait s'étendre sur un mois. Mackenzie King avait son propre wagon, où montèrent tour à tour les premiers ministres provinciaux. Neuf wagons étaient réservés pour la suite royale et un train de douze wagons, précédait le train royal, wagons réservés pour les journalistes.

Parfois, lors de courts arrêts dans les gares, le roi et la reine apparaissaient quelques instants sur la plate-forme du train royal.

Malheureusement, ce ne fut pas le cas à Thetford Mines.

*« ... le convoi royal du roi Georges VI et de son épouse passa, sans s'arrêter et à une vitesse de 10 milles à l'heure, devant pratiquement toute la population désappointée de Thetford Mines ».*<sup>25</sup>

La foule s'était massée tout le long des voies, agitant fièrement leur petit drapeau de « L'Union Jack » en guise de salutations.



Visite royale de George VI, juin 1939 – Disraëli.  
Source : Société historique de Disraëli

## Franklin Delano Roosevelt (1882-1945)

Sir Franklin Delano Roosevelt fut le 32<sup>e</sup> président des Etats-Unis. Il vint dans notre région le 31 juillet 1936. Il circula à bord du train qui effectuait le trajet entre Lac-Mégantic et Tring-Jonction. Le train circula avec un triple attelage (trois locomotives) Puis, il poursuivit son voyage jusqu'à Québec.

<sup>25</sup> *Le Canadien*, vol. XXV, no 24 15 juin 1939, p. 1

### **Sir Wilfrid Laurier** (1841-1919)

Fils de Carolus Laurier et Marie-Marcelle Martineau, Wilfrid est né le 20 novembre 1841 à St-Lin.

Soulignons que Sir Wilfrid Laurier fut le premier homme politique canadien-français à exercer les fonctions de Premier ministre au Canada, poste qu'il occupa de 1896 à 1911.

Ce fut à l'automne 1900 qu'il effectua sa visite à Thetford Mines. « Il fut reçu avec tous les honneurs dus à ses hautes qualités et à son rang ». <sup>26</sup>

### **Barbara Ann Scott**

À Tring-Jonction, au début des années 1950 la championne olympique en patinage de fantasia, Barbara Ann Scott, est venue saluer ses admirateurs. Cette-fois-là, le train s'était arrêté.

### **« Les Diables bleus »**

À Thetford Mines, le 19 juin 1918, près de 5,000 personnes se sont massées près de la gare et du chemin de fer du Q.C.R. à l'occasion du passage d'un train spécial affecté au transport des fameux héros de Verdun, surnommés « Les Diables bleus ». Des fleurs, des cigares, des cigarettes, des bonbons et plusieurs souvenirs de toutes sortes <sup>27</sup> furent remis aux braves militaires.

<sup>26</sup> Adams, Cléophas, *Thetford Mines Historique et Biographies*, p.48

<sup>27</sup> Idem # 26, p. 94

### **Sir Lomer Gouin** (1861-1929)

Fils de Joseph-Nérée Gouin et Séraphine Fugère, Lomer est né le 19 mars 1861 à Grondines. Il fut admis au barreau de la Province de Québec le 2 avril 1884. Il devint Premier ministre de la Province de Québec de 1905 à 1920. Il fut nommé lieutenant-gouverneur de la Province de Québec le 10 janvier 1929.

C'est en juin 1905, qu'il venait rendre visite à ses deux frères, Arthur et Charles Gouin, curé et vicaire de la paroisse de Sacré-Cœur-de-Jésus à East Broughton. Il en profita pour visiter la toute nouvelle ville de Thetford Mines (autrefois Kingsville) et constatait le progrès et la richesse des mines. <sup>28</sup>

### **Mgr Elzéar Alexandre Taschereau**

Fils de Jean-Thomas Taschereau et Marie Panet, Elzéar Alexandre est né le 17 février 1820 à Ste-Marie-de-Beauce. Il fut archevêque de Québec et cardinal de l'Église romaine.



Visite du cardinal Taschereau à Tring-Jonction  
Source : Album souvenir de Tring Jonction  
1894-1994, p. 52

<sup>28</sup> Collectif, *La Terre les Mines l'Homme*, p. 126





Visite de Lord Tweedsmuir à Thetford Mines en mars 1936. De gauche à droite : Lady Tweedsmuir, Mme Tancrède Labbé, M. Tancrède Labbé (député de Mégantic), Lord Tweedsmuir (gouverneur général du Canada). À l'extrême gauche, M. Émile Gosselin, fondateur de "Gosselin et fils" en 1975  
Source : Société des archives historiques de la région de L'Amiante - Fonds Galeries de nos ancêtres de l'or blanc (donateur Rosaire Gagné)

Dans son rapport datant du 2 juillet 1883, Mgr Taschereau mentionne la visite qu'il a effectué au Lac Noir, situé à 5 milles au sud de Thetford Mines. «Ce court voyage s'est effectué sur le chemin de fer Quebec Central Railway, dans un "hand car" mû par quatre hommes vigoureux qui ont parcouru la distance en vingt minutes».<sup>29</sup>

### **Lord Tweedsmuir**

Alors gouverneur du Canada, Lord Tweedsmuir vint nous rendre visite le 4 mars 1936.

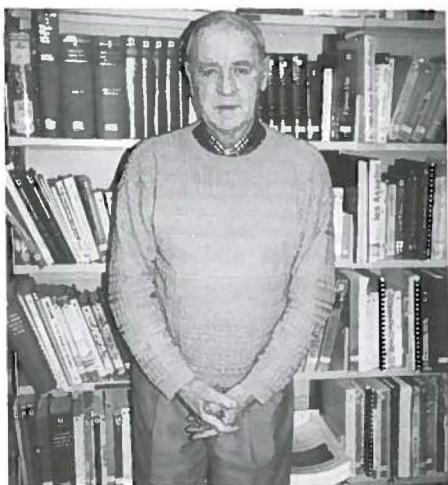
### **Abbé Joseph-Alphonse d'Auteuil**

Fils de Georges D'Auteuil et Marie Thècle Lebel, Joseph-Alphonse est né le 15 octobre 1844 à Rivière-Ouelle. Il fut ordonné le 28 mai 1876. Il fut le curé fondateur de la paroisse St-Alphonse de Thetford Mines (1886-1899).

« Après avoir dit la messe à la mission St-Alphonse, l'abbé D'Auteuil se rendait célébrer la messe à la mission du Lac Noir, à la mi-octobre 1882, au moyen d'une voiture à bras circulant sur la ligne de chemin de fer du Q.C.R. ».<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Collectif, *Album-souvenir de St-Désiré-du-Lac-Noir, 1890-1990*, p. 24

<sup>30</sup> Idem 29, p. 24



Fils de Joseph Auclair et Émérentienne Plante, Henri est né le 3 août 1930 à la paroisse St-Alphonse de Thetford Mines. Le 16 août 1952, il épousait Marguerite Paquet, fille d'Albert Paquet et Émilie Fillion. De leur union sont nés trois enfants, Guy, Denise et Gilles.

M. Henri Auclair a grandi sur la rue Smith à Thetford Mines. Étant étudiant, le « Canadien Pacifique » l'a engagé durant l'été 1946. Puis, il fut employé au « Quebec Central Railway » de 1947 à 1948 comme « freight trucker ».

Étant donné qu'il y avait beaucoup de travail, il avait trouvé trois jeunes compagnons que M. Robutel Thériage, l'agent de gare, avait immédiatement embauchés. M. Auclair était responsable du groupe. Il possédait la clé du « freight shed ». Il devait inscrire sur un fichier spécifique les numéros des scellés (seals) des wagons avant de les casser, ceux des fourgons ainsi que ceux des scellés et des wagons qui devaient partir.

Il devait aussi faire un rapport concernant les marchandises brisées et les numéros des wagons qui les transportaient. Il ne gagnait pas un sous de plus que ses collègues pour accomplir ces tâches.

L'équipe chargeait et déchargeait les wagons de marchandises sèches, par exemple des produits pour et de la Fonderie de Thetford Mines, de la métallurgie Lynn MacLeod et les divers effets commerciaux tels que les réfrigérateurs, les radios, les cuisinières électriques, les ensembles de chambre à coucher et les petits paquets provenant de chez Eaton ou Simpson Sears étaient très populaires dans le temps auprès des familles qui achetaient souvent par catalogue.

Ces hommes travaillaient sur les chiffres. Ils manoeuvraient souvent entre 3h00 du matin et 11h00 de l'avant-midi. Ils devaient se hâter d'exécuter leur ouvrage avant le départ du train vers Québec qui avait lieu à 5h00 et celui vers Sherbrooke à 5h45.

Durant l'automne, des fourgons remplis de poches de farine, de sucre, de boîtes de céréales (surtout du « Corn Flakes »), de légumes et de fruits, arrivaient à la gare de Thetford Mines afin d'approvisionner les épiceries de la région. Une fois stationnés sur la voie d'évitement, les wagons étaient déchargés par les « freight truckers », qui étaient payés par le commerçant ou par les employés du destinataire. Les principaux clients étaient MM. Tancrede Labbé et Alphonse Blais.



Les transbordeurs jetaient les légumes et les fruits avariés sur le bord de la voie ferrée. Munis de poches de jute ou de boîtes, les pauvres gens venaient les ramasser. Les boîtes de crème glacée « Régal », produite par l'entreprise de M. Tancrede Labbé, étaient entourées de sacs pleins de glace et le tout était déposé dans des contenants d'aluminium pour être expédié vers d'autres régions de la province (Beauce, Lotbinière, Bois-Francs, l'Estrie, Montérégie...).

Durant l'hiver, il arrivait que M. Auclair doive travailler sept jours par semaine puisqu'il fallait réchauffer les wagons contenant des légumes et des fruits afin d'éviter que cette cargaison gèle pendant les grands froids. Pour accomplir ce travail, il fallait qu'il entre par une trappe située sur le dessus du fourgon qui était rempli d'un air malsain dû aux gaz qui s'échappaient du poêle chauffé avec du charbon de bois (15 à 20 morceaux à la fois) et cela même s'il y avait une cheminée.

Le travail le plus détesté de tous consistait à décharger les ballots de poches en jute vides qui avaient déjà contenu de la fibre d'amiante. Que de poussière! Cet ouvrage était exécuté deux à trois fois par semaine. Ces sacs étaient transportés chez Jos Beaudoin pour être nettoyés, réparés et retournés aux compagnies minières.

D'après M. Auclair, de 20 à 25 wagons remplis d'amiante quittaient Thetford Mines à chaque jour, ce qui pouvait représenter 30 à 40 tonnes de minerai. À l'automne, l'expédition d'amiante pouvait atteindre 30 à 40 wagons. Il fallait envoyer les cargaisons vers l'Europe avant que les glaces

nuisent à la navigation sur le fleuve St-Laurent.

M. Auclair se souvient que M. Robitaille, alors surveillant des lieux, avait pris sur le fait des employés qui s'emparaient des paquets de cigarettes légèrement endommagés. Pour ce geste, ces travailleurs ont été immédiatement « clairs » (congediés). À l'étage du « freight shed », il y avait un appartement appelé « le bunker » où il y avait des lits, une cuisine... C'est là qu'étaient hébergés le surveillant, les ingénieurs de locomotive, les « brakemen ».

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, M. Auclair a suivi des cours de télégraphie et de dactylographie au Collège de La Salle. Puis, il a poursuivi ses études à l'École Quirion pour y apprendre l'anglais, la sténographie et aussi pour perfectionner sa dactylographie. M. Théberge l'a envoyé au bureau du Canadien Pacifique à Sherbrooke pour lui faire passer l'examen d'assistant-agent. Une semaine plus tard, sa compétence fut reconnue mais il dut retourner travailler à l'entrepôt (freight shed).



1<sup>ère</sup> rangée : Marcel Gosselin et Gaétan Dumas. -  
2<sup>ème</sup> rangée : Jos Poulin, Gaétan Fillion, Napoléon Gagné - 3<sup>ème</sup> rangée : Charles Nadeau et Jos Donovan

Il remplissait occasionnellement les tâches d'assistant-agent. Il préparait à la machine à écrire, les « bill of lading » en plusieurs copies, sur lesquels étaient indiqués les trajets précis des trains, les endroits exacts des livraisons au Canada, aux Etats-Unis, en Europe... Ce qui l'intéressait au plus haut point car cela lui permettait d'acquérir des connaissances sur les différentes lignes ferroviaires, en géographie...

Il lui arrivait aussi de téléphoner aux clients dont les marchandises étaient arrivées à Thetford Mines. Pour ce faire, il fallait réserver une opératrice de Bell Canada. Cette tâche avait un petit côté agréable parce qu'il devait passer par l'opératrice qui était sa « blonde », une demoiselle de la rue St-Pierre. Elle demeurait donc sur la rue voisine de celle de la famille Auclair. Ils se sont épousés quelques années plus tard.

Afin de rentabiliser l'entreprise, le Quebec Central Railway a commencé à fermer les petites gares des villages durant l'été 1948. La compagnie a transféré les agents de ces stations. N'étant qu'assistant-agent et le plus jeune, M. Auclair a dû céder sa place.

M. Robutel Théberge est allé en personne annoncer la mauvaise nouvelle à Henri et à ses parents. Trouvant cela injuste pour le jeune Auclair, il était en désaccord avec la décision de la compagnie ferroviaire. Il avait beaucoup de considération et de reconnaissance pour Henri qui l'avait rapidement dépanné en 1947 en ayant trouvé trois travailleurs lesquels sont demeurés à l'emploi de la compagnie comme « freight truckers ».

Malgré cette regrettable situation, M. Auclair est demeuré ami avec ses ex-collègues. Après avoir passé l'examen médical obligatoire prouvant le bon état de sa santé, il commença à travailler à la mine Bell en 1949.

#### À la mémoire de certains compagnons de travail

- Jacques Gagné (freight trucker)
- Lawrence Desrosiers (freight trucker)
- Charles Nadeau (contremaître)
- Gaétan Dumas (commis de bureau)
- Napoléon Gagné (caissier)
- Joseph Poulin (préposé au trafic des wagons dans la cour de triage)
- Joseph Donovan (préposé au trafic des wagons dans la cour de triage)
- M. Robitaille (agent de sécurité pour le Canadien Pacifique)
- Rosario Courchesne (conducteur de camion de livraison pour le Canadien Pacific Express)
- M. Ouellet
- M. Dumont
- Denis Gagné





Originaire de St-Frédéric-de-Beauce, fils de Raymond Breton et Rose-Aimée Vachon, Julien a travaillé pour le Q.C.R. de 1953 à 1970. Dès l'âge de 16 ans, sa mère l'amène vivre chez une famille anglophone de Bishopton pour apprendre l'anglais. Il y a séjourné environ deux mois et demi. Il a trouvé cela difficile.

Dès son retour dans la région de l'Amiante, ses connaissances de la langue seconde favorisent son engagement comme assistant-gérant à la gare de Thetford Mines. Il a bien apprécié M. Robutel Thérberge, chef de gare à cette époque, car il considère qu'il était un homme compétent, impliqué et qui n'avait pas peur de ses idées.

Manquant d'ouvrage à la gare, M. Breton se retrouve sans emploi. Il avait 17 ans. Au lieu de se tourner les pouces, il en profite pour perfectionner son anglais en allant habiter quelques mois chez la famille Lowry de Kinnear's Mills. Il rendait des services en échange. Le bilinguisme était très utile à cette époque pour se trouver une job car les grands patrons des compagnies étaient anglophones et la plupart des communications étaient effectuées dans la langue de Shakespeare.

Lorsque M. Breton revint à Thetford Mines, M. Thérberge le réembauche et lui enseigne le morse et les différentes tâches connexes à une gare. M. Rheault, directeur-général du secteur à Sherbrooke, lui a fait passer l'examen de télégraphie. Ayant obtenu sa carte de compétence « haut la main », il fut immédiatement employé comme télégraphiste officiel à la gare de Thetford Mines.

La télégraphie jouait un rôle important dans une compagnie ferroviaire. Elle y était le moyen de communication par excellence. La moindre erreur pouvait avoir de graves conséquences. Après la fermeture du poste de télégraphie local à 17h00 et durant les fins de semaine, tous les messages télégraphiques aboutissaient donc à la gare, s'ajoutant ainsi à ceux du Quebec Central Railway.

M. Breton rédigeait les rapports dont la plupart était en anglais. D'ailleurs, tous ces rapports devaient être remis aux grands patrons lors de leurs visites. Il devait aussi rédiger et envoyer les ordres des trains (ex. 22-26-28...). Il lui arrivait de s'occuper du CP Express (colis et poste), ce qui lui permettait de recevoir une commission de 11 % pour ce service. Finalement, il exerçait les diverses tâches connexes à une gare et au QCR, comme il le dit : « J'étais le plus jeune des vieux et le plus vieux des jeunes ».

Son savoir-faire, son sens de l'initiative et sa mobilité ont été rapidement reconnus dans les gares de la région de l'Amiante et de la Beauce (St-Victor, St-Joseph, Tring-Jonction, St-Camille...). Il lui est arrivé maintes fois

de remplacer les agents de gare, en particulier M. Breault. Il a été chef de gare à St-Victor où il a même demeuré avec sa famille. Le 6 juin 1959, à la paroisse Saint-Alphonse de Thetford Mines, Julien épousait Denise Vallières, fille d'Ernest Vallières et Azilda Lettre, de la rue Smith à Thetford Mines. De cette union sont nés Guy le 21 avril 1960 et Marie-Andrée le 3 décembre 1964.

Il a souvent suppléé les opérateurs sur différents chiffres, c'est-à-dire quarts de travail. Dépendamment de l'importance des gares, il pouvait avoir trois chiffres (jour, soir et nuit) comme aux stations de Thetford Mines et de Vallée-Jonction, ou deux quarts (jour et soir) comme à celle de St-Gérard.

Bien qu'employé au Quebec Central Railway, M. Breton n'a pas tellement voyagé par train puisqu'il possédait une auto. L'obtention d'une passe ne garantissait pas une meilleure place dans les wagons de voyageurs. Le personnel d'un train passager comprenait l'ingénieur qui contrôlait les commandes de la locomotive à vapeur, le chauffeur qui pelletait le charbon, deux serres-freins (un à l'avant du train et l'autre à l'arrière). Pendant le trajet, le conducteur recueillait les billets des passagers et il annonçait le nom de l'endroit avant l'arrivée en gare. L'ingénieur était le responsable du convoi. Le dernier fourgon appelé « van » était réservé aux employés du train pour le repos et le coucher. Il y avait même un poêle pour cuisiner.

M. Breton a aussi quelques anecdotes à raconter. À la gare, il y avait la clé du télégraphe. Il y amenait

son « bog » personnel et le branchait au système télégraphique de la station. Durant les temps morts, il lui arrivait d'échanger avec un copain des messages concernant leurs sorties, leurs blondes, les sports... Dès que l'agent de gare se rendait compte de leur petit jeu, il les avertissait d'arrêter puisque cela empêchait l'entrée des messages du Q. C. R.

M. Breton a déjà remplacé l'agent de St-Camille, M. Gleason K. Oddy, qui était parti à la chasse durant quelques jours. M. Oddy lui faisait confier et lui permettait de se loger dans une chambre de la station et ce pour pas cher. Le remplaçant est aussi un amateur de chasse. Par un bon matin, il a aperçu un chevreuil dans la cour arrière. Il s'est empressé de prendre son fusil pour aller tirer la bête. Il avait réussi son coup alors que M. Oddy était revenu bredouille de sa partie de chasse. Donc, il n'est pas nécessaire d'aller bien loin pour avoir du succès à la chasse.

M. Breton se souvient aussi du convoi tiré par une locomotive diesel équipée d'une charrue (gratte) qui circulait vers Tring-Jonction en dégageant la voie ferrée des hautes lames de neige qui s'étaient formées pendant une tempête. Vu la trop grande quantité de neige, le soc de l'engin s'était soudainement soulevé de façon dangereuse au point de retomber sur le train. Il faut noter qu'il y avait des grands patrons du Quebec Central Railway dans un des wagons. Le conducteur a eu juste le temps de diminuer la vitesse afin que le soc reprenne sa place initiale évitant ainsi un grave accident ferroviaire.



Voici un autre incident qui aurait pu être dramatique. M. Breton raconte qu'une quinzaine de wagons chargés de « fine soft » avaient été laissés sur une voie près de la gare de Thetford Mines (située à l'arrière de l'hôpital St-Joseph) où les grands patrons étaient en réunion. Le brakeman n'avait appliqué les freins que sur un seul fourgon. Le « siding » ayant une légère pente à cet endroit, la poussée et le poids des autres wagons faisaient une pression.

Les freins du fourgon qui retenaient le tout surchauffaient et perdaient ainsi de leur efficacité. C'était pendant une soirée et le convoi qui n'avait aucune lumière pour avertir, finit par prendre son air d'aller sur cette voie ferrée qui traversait la rue Notre-Dame Nord à Thetford Sud, la rue menant à la Villa Martin, le chemin du club de golf, la rue St-Alphonse via la mine Bell (aujourd'hui, c'est en grande partie le tracé de la piste cyclable). Il aurait atteint une vitesse de 35 à 40 milles, ce qui aurait permis aux fourgons de se rendre jusqu'au haut de la montée à la mine Bell. Ils en sont redescendus pour aller dérailler au bas de la pente. Bien que coûteux, cet incident aurait pu être

tragique s'il avait provoqué des pertes humaines.

M. Breton garde de bons souvenirs de ses collègues de travail, en particulier de M. Robutel Théberge (agent de gare à T.M.), de M. Roland Béland (brakeman et flagman, qui signalait à l'aide de drapeaux et de lanternes), de M. Wilfrid Gagnon (roadmaster, vérificateur de chemin de fer qui portait un bel habit chaud que M. Breton lui avait emprunté pour une soirée à la condition qu'il le lui remette sans bris et sans tache), de Louis Grégoire, de Jean-Thomas Côté (agent de gare à Weedon) ... Pour lui, les gens du chemin de fer faisaient partie d'un monde bien à eux.

Suite à la diminution des activités ferroviaires, due au développement du camionnage et à la fermeture de plusieurs gares (St-Victor, St-Joseph, Tring-Jonction...) dans la région de Beauce-Appalaches, M. Breton quittait le Quebec Central Railway en 1970 pour un nouvel emploi chez « Fibre de verre moderne », entreprise située à Tring-Jonction. M. Breton est à sa retraite depuis deux ans.

---

### **Rassemblement des familles Morissette**

Nous invitons tous les Morissette, leurs parents et amis à venir participer à notre rassemblement annuel, qui aura lieu les 18 et 19 mai 2002 à Sainte-Famille Île d'Orléans.

Pour information :

Lise Patenaude, courriel : [LMP@videotron.ca](mailto:LMP@videotron.ca)  
Association des familles Morissette Inc : <http://www.morissette.ca.tc>  
Tél : (418) 829-2507 (Henriette Morissette)

## « Un passionné des locomotives miniatures »



Fils de Napoléon Couture (mécanicien à la mine Johnson) et Marie Roy, Alphonse est né et fut baptisé le 27 mai 1916 à la paroisse St-Maurice de Thetford Mines. Alphonse Roy et Amanda Bédard, oncle et tante de l'enfant, lui servirent de parrain et marraine. M. Couture est issu d'une famille de treize enfants qui a demeuré sur la rue Mooney, faisant alors partie du premier noyau d'habitations de la ville. Ce secteur urbain fut relocalisé durant les années 1950.

En 1919, la famille est déménagée à East Broughton où Napoléon s'était trouvé un nouvel emploi dans une mine. Les jeunes garçons se sont bien amusés avec la locomotive à vapeur que leur père avait fabriquée vers les années 1900 – 1905. Cette passion pour les trains, Alphonse l'aurait-il hérité de son paternel?

M. Couture s'est instruit en suivant son cours d'ingénieur civil par correspondance à « l'International Correspondance School ». Plus tard, il fit de même pour obtenir son diplôme d'ingénieur en chimie. Quelque temps

après, il allait réussir son « génie mécanique ». Il est aussi allé chercher son bac en pédagogie à l'Université de Sherbrooke. Notons que M. Couture travaillait en même temps à l'école d'Arts et Métiers de Thetford Mines de 1930 à 1969, d'abord comme professeur puis, comme assistant- directeur.

Ce dernier poste l'amène à s'occuper de l'intégration de l'École des Métiers à la Commission scolaire régionale. Il devait se rendre deux jours par semaine au Ministère de l'Éducation du Québec. C'était la période des changements dans le domaine de l'éducation au Québec.

Fort de ses connaissances et de son expérience, il fut nommé au poste de directeur de l'équipement au Collège de la région de l'Amiante, de 1969 à 1978. Après une carrière aussi remplie, il prenait une retraite en 1978. Sa compétence fut mise à profit dans son milieu. Nommé responsable des achats, il a apporté une aide précieuse aux Jeux d'hiver du Québec qui eurent lieu à Thetford Mines en 1980.

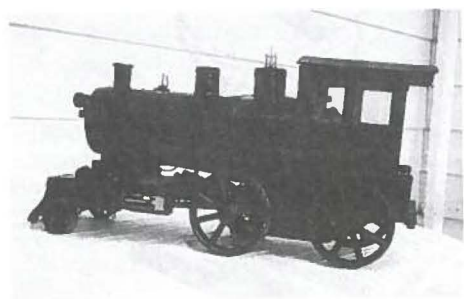
Tout en menant avec succès sa profession, M. Couture a aussi eu une vie familiale. Le 23 juillet 1941, il épousait à East Broughton Laurette Groleau. De cette union sont nés deux enfants, Roger qui est né le 10 mai 1944 et France née le 28 juin 1950.

Au travail et à la famille se rajoute un loisir qui le passionne dès les années 1940-1950, il était déjà un collectionneur de trains miniatures. D'ailleurs, il a prêté l'une de ses locomotives et son tender pour la maquette de restauration de la



première gare du Quebec Central Railway à Thetford Mines, laquelle se trouve présentement au bureau de l'urbanisme, à l'hôtel de ville. C'est durant les années 1950-1953 qu'il a confectionné à l'échelle de  $\frac{3}{4}$  de pouce au pied, son premier engin le # 484, chauffé au charbon et ayant six pieds de longueur.

Il a profité des moments libres de sa retraite pour fabriquer une autre locomotive et son tender. Il lui a fallu trois mois pour réaliser le patron en bois du bloc de cylindres. Les patrons en bois servent lors du moulage plus les pièces métalliques. Il lui en a coûté environ 20,000\$ pour la fabrication de ces morceaux par une fonderie. L'exécution du projet a duré près de dix ans. Cet engin était d'abord propulsé par l'énergie produite par trois brûleurs à l'huile. Il fonctionne actuellement au gaz propane. Cette locomotive fut construite à l'échelle de un pouce et demi au pied. Avec le tender, elle mesure 14 pieds de longueur. À l'automne 2001, il en a fait don à la municipalité de Thetford Mines. Cette œuvre est actuellement exposée au sous-sol de la vieille gare rénovée qui a déménagé à l'angle des rues Notre-Dame Sud et Pie XI.



Locomotive à vapeur miniature fabriquée par Napoléon Couture entre 1900 et 1905.

Durant les années 1990, il a construit une autre locomotive baptisée « Big Boy » qui est aujourd'hui

entreposée dans son garage. Cet engin a une histoire bien spéciale qui remonte après la deuxième guerre mondiale (1939 – 1945). C'était durant la période de reconstruction des pays détruits par le conflit et en particulier ici du Japon qui avait un important besoin en charbon pour ses industries. Il s'agissait de transporter ce combustible par train de la Pensylvanie (États Unis), jusqu'au port de San Francisco. Pour effectuer ce voyage d'une durée d'environ deux à trois jours, il fallait deux locomotives à vapeur tirant plusieurs wagons chargés d'anhracite et 18 hommes.

Pour traverser les Montagnes Rocheuses, les cheminots devaient pelleter du charbon à tour de bras afin de chauffer les foyers des locomotives et éviter ainsi le ralentissement du convoi. Les ingénieurs de la compagnie ferroviaire « Union Pacific » ont conçu un nouvel engin ayant la puissance de deux locomotives. Son feu serait alimenté en charbon par une énorme vis sans fin, partant du tender jusqu'à son foyer permettant ainsi d'effectuer le trajet avec seulement neuf travailleurs, donc à moindre frais. Voilà ce qui a donné naissance à « Big Boy ».

M. Couture fit venir des plans et des pièces des Etats-Unis. Il avait aussi la possibilité d'acheter des « kits » complets. Étant donné les coûts élevés de ces acquisitions, il a usé de son ingéniosité pour créer ses propres plans, ses patrons en bois et certaines pièces. Il faut mentionner que toutes ces locomotives se meuvent par elle-même sur des rails et qu'elles peuvent même tirer certaines charges. M. Alphonse Couture, un homme bien de chez-nous, nous laisse donc un très précieux héritage artisanal commémorant le temps des locomotives à vapeur.

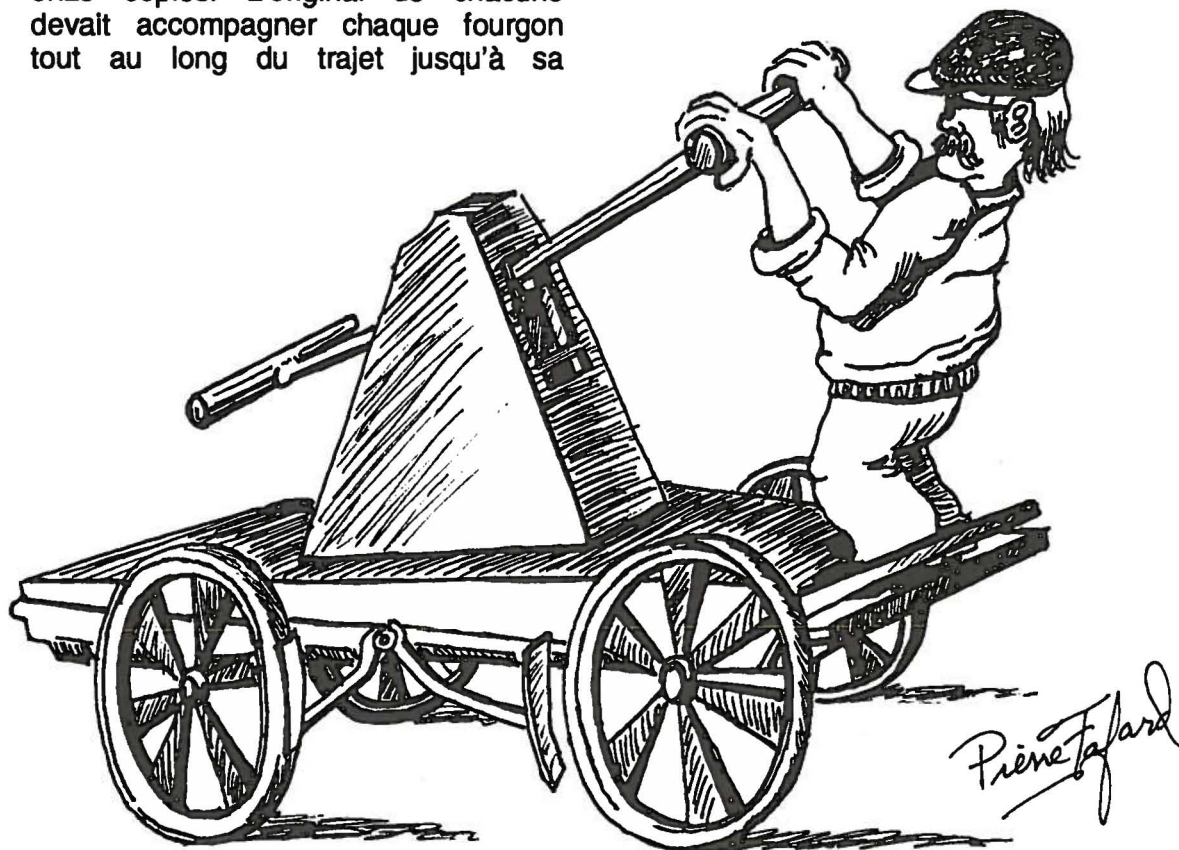
M. Gaétan Fillion a travaillé environ 40 ans pour la compagnie du « Quebec Central Railway ». Ce travail s'est réparti en trois étapes : de 1947 à 1975 à Thetford Mines, de 1975 à 1982 à Sherbrooke et de 1982 à 1987 à Farnham.

Il accomplissait surtout les tâches d'un commis de « freight shed ». Il s'occupait de l'expédition des marchandises (shipping). Il devait aussi aller vérifier cela au « freight shed », en particulier pour l'amiante. Chaque compagnie minière remettait un « bill of loading » au freight shed. Il devait préparer les fac-similés des wagons chargés de ce minéral. Il y dactylographiait tous les renseignements nécessaires tels que la date, le poids, le nombre de poches d'amiante, le numéro de chaque wagon, la destination... Cette feuille de route appelée « way bill » était approuvée en onze copies. L'original de chacune devait accompagner chaque fourgon tout au long du trajet jusqu'à sa

destination finale. Il fallait aussi insérer les formules nécessaires aux douanes lorsque la cargaison des chars devait se rendre à l'extérieur du Canada.

La précision était de rigueur. Il devait aussi tenir compte des wagons qui s'ajoutaient au convoi. Selon la charge, il fallait deux engins à vapeur pour tirer une cinquantaine de fourgons remplis à pleine capacité. Un train de 75 wagons pouvait exiger l'utilisation de quatre locomotives. Ce qui était plutôt rare.

M. Gaétan Fillion a décidé de prendre sa retraite en 1987, il était âgé alors de 55 ans. Pour lui, le transport ferroviaire était et demeure toujours le meilleur moyen de transport pour l'expédition des diverses marchandises. Plusieurs considéraient, vers les années 1970, que le train coûtait trop cher. Les camions ont pris sa place.





Fils de Pierre Fortier et Léonie Pomerleau, Gaston est né et fut baptisé le 20 novembre 1932 à la paroisse St-Alphonse de Thetford Mines. Donat Pomerleau et Juliette Parent, oncle et tante de l'enfant, lui servirent de parrain et de marraine.

Gaston épousait le 12 mai 1956 à la paroisse St-Noël-Chabanel de Thetford Mines, Anne-Marie Grondin, fille d'Achelas Grondin et Valéda Lehoux. De leur union sont nés : Luc le 7 février 1957, Louise le 26 février 1958, Lynda le 27 avril 1959, Sylvie le 2 août 1960, Odette le 29 avril 1962 et Céline le 7 juillet 1963.

Employé au « Canadian Pacific Express » de 1956 à 1966, M. Gaston Fortier s'occupait de la livraison des colis aux entreprises, aux commerces et aux particuliers résidant dans la ville de Thetford Mines. Selon l'ouvrage à accomplir, il y avait un ou deux travailleurs par camion. Le deuxième employé était donc un « occasionnel ».

Lorsque le train de marchandises arrivait à la gare, les livreurs devaient se hâter de transférer les colis du wagon au camion afin d'éviter de retarder le départ du train.

Son travail était agréable. D'après M. Fortier, les conditions de travail étaient négociées au bureau-chef de Sherbrooke par un représentant de leur syndicat. Son patron immédiat au bureau de Thetford Mines était Maurice Normandeau. Gaétan Ouellet, Robert Ouellet, Nelson Nadeau et M. Duclos furent ses collègues de travail.

Il travaillait du lundi au samedi de 9h00 à 17h30, c'est-à-dire durant les heures d'ouverture des commerces et des entreprises. Il a bénéficié de deux semaines de vacances par an. Son salaire s'élevait à environ 400\$ pour deux semaines de travail. Il était payé aux 15 jours, soit le 15 et le 30 ou le 31 de chaque mois.

M. Fortier se souvient que les patrons des mines d'amiante recevaient des cadeaux des compagnies à l'occasion des Fêtes. Parmi ces présents, il y avait entr'autres des boîtes en bois remplies de saumons frais enveloppés de glace. Il devait se hâter d'en faire la livraison à domicile.

M. Fortier a connu deux chefs de gare de l'époque à Thetford Mines, MM Brault et Oddy. En 1966, M. Fortier quitte son travail au Canadian Pacific Express puisqu'il s'est trouvé un autre emploi plus rémunérateur au bureau de poste de Thetford Mines.



Freight shed vers 1950, rue Notre-Dame Sud  
Source : Gisèle Gagné



Autrefois, le chef de gare et sa famille étaient logés dans une autre partie de la gare. Après avoir accompli les fonctions de télégraphiste, de sectionnaire et autres tâches pour le QCR aux gares de Coleraine (1922-1935) et de Black Lake (1935-1937), M. Ovila Gagné obtient le poste de chef de gare à Ste-Germaine Station de Dorchester en 1937. Voici l'histoire d'un homme passionné par son travail et de sa famille qui l'a suivi jusqu'au bout.

Dès son adolescence, le père d'Ovila, Alphonse, l'envoie à Inverness pour apprendre l'anglais et cela, malgré les menaces d'excommunication prononcées par le curé de la paroisse St-Désiré-du-Lac-Noir (Black Lake), où Ovila est né et où il a grandi.

Très jeune, il commence à aider son beau-frère, M. Robutel Roberge, alors chef de gare à Coleraine (1913-1935) lorsqu'il y avait un surplus de travail. M. Roberge le renseigne sur diverses tâches à accomplir dans une station telles que la télégraphie, le fonctionnement du guichet pour la vente des billets... Acquérant ainsi de l'expérience et la confiance de M.

Roberge, celui-ci va lui permettre de le remplacer durant ses vacances. Occupant un emploi régulier, Ovila rêve d'avoir une famille de douze enfants. Il lui faut donc trouver une épouse qui partage son idéal.

M. Ovila Gagné et Mlle Blanche Huard se marient à l'église St-Alphonse de T. M. le 22 mai 1922. Ils vont fonder leur foyer dans un logement situé en face de la gare de Coleraine. C'est dans cette maison que les neuf premiers enfants du couple vont naître. Ils sont aussi baptisés à l'église St-Joseph de Coleraine. Jean-Marc, l'aîné, se souvient que son père répétait après chaque baptême d'un nouveau-né : « À l'année prochaine ! ».

Tout en étant télégraphiste à la gare de Coleraine, M. Gagné est aussi « sectionnaire », c'est-à-dire inspecteur de l'état de la voie ferrée entre Black Lake et Disraëli. Pour accomplir ce travail, il utilise un « bumper » qui lui permet de se déplacer sur le chemin de fer. Cependant, avant de partir, il doit s'assurer qu'il n'y a pas de train en circulation. En plus de ses fonctions au QCR et ses responsabilités de père, M. Ovila Gagné cumule le poste de maire de Coleraine de 1926 à 1932. Aujourd'hui, la rue Gagné commémore cet homme actif et dévoué dans son milieu.

De 1935 à 1937, il doit travailler à la gare de Black Lake. La famille vient donc résider dans cette municipalité. Un dixième enfant y naît en 1936 et il est baptisé à l'église St-Désiré-du-Lac-Noir.



En 1937, M. Gagné est nommé chef de gare à Ste-Germaine Station de Dorchester. Il occupera ce poste jusqu'en 1948. Il lit avec intérêt la revue mensuelle publiée par le QCR à cette époque. Il est un passionné de son travail qui passe avant tout. La famille demeure à la gare. Son épouse et ses enfants le voient travailler à l'office. Ils sont logés et chauffés aux frais du QCR. Le charbon sert de combustible pour la fournaise et le poêle.

Une section de la station est réservée à la famille : au rez-de-chaussée, il y a le salon et la cuisine, et à l'étage, les chambres à coucher. Les toilettes sont à l'extérieur de la bâtisse. Dans la gare, il y a l'office (télégraphie, bureau, guichet...) le « tchek room » où sont déposés les colis, la salle des bonnes où est occasionnellement hébergé un quêteux, la salle des dames où les enfants ont la permission de jouer lorsqu'il n'y a pas de voyageurs. Les grosses marchandises sont déposées dans un autre bâtiment servant d'entrepôt.

En tant qu'agent de gare, M. Gagné est disposé à entrer en fonction 24 heures sur 24. Il interdit aux membres de la famille d'utiliser le téléphone qui est surtout réservé pour les appels concernant les tâches du chef de gare. Durant ses quinze jours de vacances, M. Gagné en profite pour rendre visite à ses parents domiciliés à Black Lake. Il y va seul ou il amène deux de ses enfants avec lui en alternant d'une année à l'autre. La condition est qu'ils soient sages sinon ils perdent leur tour. Et bien sûr, il obtient des

passes pour voyager en train. Il est rare que toute la famille parte en voyage. Durant ses vacances, il y avait un remplaçant. Il faut mentionner que le père a initié son fils Jean-Marc à la télégraphie. L'aîné suivra-t-il les traces de son paternel?

M. Gagné n'a jamais eu d'auto. Il est même défendu de se promener à bicyclette car il trouve cela dangereux. Une de ses filles, Mariette, a déjà emprunté une bécane pour une ballade. Il arriva ce qui devait arriver. Malencontreusement en passant près de la traverse ferroviaire, elle tombe mais sans se blesser et cela se produit au vu et au su de ses parents qui sont alors assis sur la galerie. Voilà ce qui confirme concrètement les craintes du paternel.

Mme Blanche est une femme sévère, disciplinée, qui doit s'occuper de tout puisque son mari est souvent pris par ses responsabilités de chef de gare. Il faut signaler que deux autres enfants, les petits derniers de la famille, sont nés à Ste-Germaine Station.

M. Gagné a ainsi atteint son objectif : 12 enfants. Avec une telle marmaille, la mère doit avoir de « la poigne ». Il faut même obtenir la permission de sortir de la cour de la gare qui est assez grande pour s'amuser. Les enfants d'Ovila et de Blanche gardent de bons souvenirs de leur jeunesse passée à la gare de Ste-Germaine Station. La vie de famille y est simple, heureuse.

À l'automne, M. Gagné place un ou deux barils remplis de pommes dans le « tchek room » et la moitié de ces fruits doit être réservés pour le temps des Fêtes. Pour Mme Gagné, avoir un sapin de Noël est important pour souligner cette joyeuse période de l'année. Des soirées organisées entre amis ou avec la parenté se déroulent dans la salle des hommes de la gare. Il y a des chants, des danses et des jeux. Le plaisir des enfants est coupé court par l'obligation de se coucher vers 20h00 ou 20h30. Les filles de la famille aiment bien taquiner en lançant des petits cris par la grille du plancher de l'étage, la gang d'adolescents de l'orphelinat qui se rendent à la gare un matin précédant les Fêtes, pour prendre le train de 8h00 ou 8h30. Dès que le regard des garçons se lève, elles reculent pour ne pas être vues. M. Gagné qui a connaissance de leur petit jeu les avertissait de retourner se coucher.

La vie sociale à Ste-Germaine Station est plutôt restreinte. Durant les soirées d'été, M. et Mme Gagné en profitent pour accueillir des amis ou de la parenté pour jouer aux cartes deux à trois fois par semaine. Il n'y a pas de club social. Les jeunes gens n'ont aucun lieu de rencontre. Qu'importe la saison, des jeunesses se rendent tous les soirs à la gare pour voir les voyageurs du train qui arrive vers 21h00. La station de Ste-Germaine est donc l'endroit le plus fréquenté de la région.

Les membres de la famille Gagné se souviennent aussi qu'il y avait une certaine rivalité entre les gens de Ste-Germaine Station et

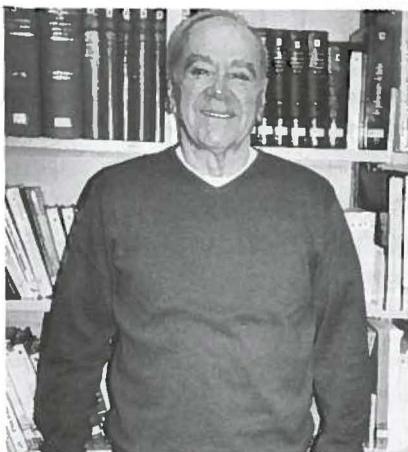
ceux du Lac-Etchemin où étaient situés la plupart des commerces. Il paraît que les citoyens du Lac-Etchemin étaient plus fiers, mieux habillés que ceux de Ste-Germaine Station et qu'ils se moquaient d'eux.

En 1948, M. Ovila Gagné est désigné chef de gare à Beauceville par la compagnie. Il est à ce poste jusqu'à son décès en 1950. Ce départ soudain chamboule la vie de la famille qui quitte Beauceville pour venir s'établir à Thetford Mines. Ils aiment se remémorer les bons moments de leur vie familiale dans une gare lors de leurs rencontres.

#### Enfants d'Ovila Gagné et Blanche Huard

- Jean-Marc né le 17/09/1923 à Coleraine
- Mariette née le 11/05/1926 à Coleraine
- Charlotte née le 13/04/1928 à Coleraine
- Denis né le 26/07/1929 à Coleraine
- Denise née le 26/07/1929 à Coleraine
- Andrée né le 12/10/1930 à Coleraine
- Gisèle née le 24/02/1932 à Coleraine
- Suzanne née le 13/02/1934 à Coleraine
- Charlotte née le 04/03/1935 à Coleraine
- Benoit né le 20/04/1936 à Black Lake
- Nicole née le 26/06/1938 à Ste-Germaine
- Jacques né le 02/10/1940 à Ste-Germaine





Fils de Gédéon Gosselin et Edouardina Beaudoin, Marcel est né le 11 novembre 1927 et fut baptisé le 13 novembre suivant à la paroisse St-Alphonse de Thetford Mines. Émile Gosselin son frère et Andrée Dodier lui servirent de parrain et marraine. Le 26 juin 1954, Marcel épousait Marie-Paule St-Laurent, fille de Willie St-Laurent et Dorilda Drouin. Leur fille, Lise, est née le 4 avril 1959.

M. Marcel Gosselin a été répartiteur de train à Thetford Mines pendant les années 1947 à 1950. L'emploi consistait à rassembler les wagons chargés d'amiante, de bois ou de toute autre marchandise et à les classer selon l'urgence et la destination de leur livraison.

Ses connaissances de « billing clerk » lui aidaient à remplir ses fonctions. Le « waybill » indiquait les trajets des wagons afin qu'ils se rendent à l'endroit désigné au Québec, au Canada et aux États-Unis.

Il devait aussi préparer un « ocean bill » pour les wagons qui devaient être dirigés vers les ports de mer afin que les produits puissent être transportés par navire vers l'Angleterre, la France, le

Japon et les autres pays d'outre-mer. Il fallait respecter les horaires pour ne pas manquer le bateau !

La précision était de rigueur car il fallait respecter les contrats et satisfaire les clients de la compagnie. Les wagons devaient être aussi regroupés selon le tonnage parce qu'une locomotive à vapeur pouvait tirer environ 900 à 1000 tonnes de charge. Des trains de quinze à vingt wagons chacun étaient orientés vers Québec et ou vers Sherbrooke.

Le train de marchandises provenant de Québec entraît à la gare de Thetford Mines vers 19h00 alors que celui de Sherbrooke arrivait à 21h00. La réception et l'expédition ainsi que le classement des diverses marchandises se déroulaient au « freight shed ».

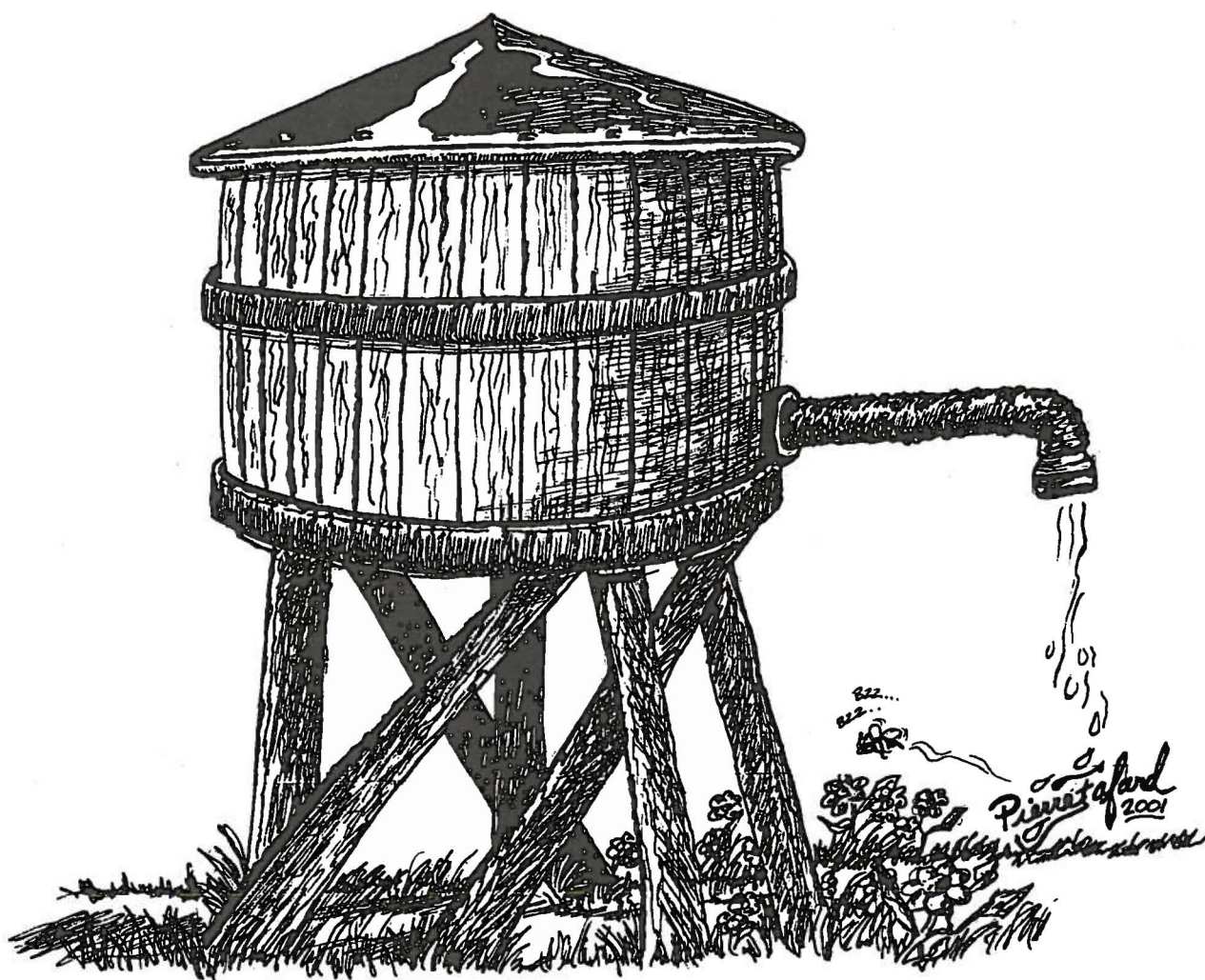
M. Gosselin considère que ses conditions de travail étaient raisonnables. Il a commencé à travailler le soir de 16h00 à 22h00. Son contremaître, M. Joseph Donovan, accomplissait cette tâche durant le jour. En tant que responsable de la répartition des trains, M. Donovan devait aussi faire venir des wagons vides de Sherbrooke.

Suite au décès de l'un de ses frères, M. Gosselin quitta son emploi au QCR pour aller travailler à l'entreprise familiale « Gosselin Transport ».

M. Gosselin a également connu M. William Oddy, responsable du transbordement des marchandises à Thetford Mines. Il l'a trouvé très gentil et de bonne entente. Les dimanches et les jours de fêtes religieuses étaient les seuls congés à cette époque. M. Oddy un Irlandais lui disait la veille « N'oublie pas la messe demain ». Le fils de M. Oddy, Gleason, a aussi été chef de gare à Black Lake.

M. Louis Grégoire a travaillé pour le « Quebec Central Railway » pendant 41 ans. Il a occupé le poste d'opérateur pendant plusieurs années. Il a été agent de gare à Ayer's Cliff dans l'Estrie durant 15 ans. La compagnie ferroviaire l'a également engagé comme contrôleur à Sherbrooke où il supervisait des employés en plus de s'occuper des tarifs pour le transport de l'amiante et des diverses tâches rattachées à cette fonction.

Puis, il fut transféré à Thetford Mines. Comme il occupait le poste de superviseur, la compagnie lui fournissait une auto pour les déplacements reliés à ses responsabilités. Les repas étaient payés par l'employeur lorsqu'il devait se rendre à l'extérieur de la ville. Au service de cette entreprise ferroviaire depuis 1948, M. Louis Grégoire prenait sa retraite à l'automne 1989, à l'âge de 57 ans.







Fils d'Albert Lagueux et Xaverine Tardif, Réal est né le 29 novembre 1930. Il épousait le 23 octobre 1954 à la paroisse Disraëli, Jeannine Roy, fille d'Hormidas Roy et Marie-Jeannine Giguère. De leur union sont nés : Serge le 8 avril 1956, Carl le 1<sup>er</sup> juillet 1959 et Daniel le 14 avril 1966.

Travailler pour les compagnies ferroviaires est une histoire de famille puisque son père Albert avait été engagé comme sectionnaire par le « Quebec central Railway » pendant 45 ans. Il a surtout été employé à la réparation des voies ferrées dans la région d'East Broughton, Tring-Jonction, puis St-Victor et St-Ephrem. Son frère Gérard a travaillé pour le « Canadien National ».

M. Réal Lagueux fut employé au « Quebec Central Railway » pendant 25 ans, soit de 1946 à 1971. Il a d'abord débuté comme « pullman » pendant 9 ans, c'est-à-dire comme vendeur de journaux, de breuvages, de sandwiches sur les trains de passagers. Puis, il fut attiré chef de wagon-restaurant pendant quatre ans, lequel était divisé en deux

sections, soit celle de la cuisine et du dépôt de vivres et celle de la salle à manger où il devait servir les repas. Il y avait un bar licencié pour la vente des boissons alcoolisées. À cette époque, M. Lagueux demeurait à Sherbrooke.

### Un voyage mémorable

M. Lagueux aura dans la mémoire longtemps le fameux voyage du dimanche 27 mars 1955 où le train à bord duquel voyageaient 150 passagers, fut immobilisé par une tempête pendant plus de 32 heures, au Bras, situé à environ deux milles de St-Lambert, en allant vers Scott-Jonction. Ce convoi était parti de la gare du Palais à Québec vers 4h10 de l'après-midi, pour se rendre à Sherbrooke. Un engin muni d'une charrue avait quitté Charny. Il y avait d'énormes bancs de neige qui bloquaient la circulation sur rails dans cette région.

Nourrir tous ces voyageurs n'étaient pas une mince affaire. M. Lagueux a dû user de débrouillardise pour fournir à manger à tout ce monde auquel s'ajoutaient les employés du convoi et les 175 cultivateurs engagés par la compagnie pour aider à déblayer la voie.

Des volontaires parmi les passagers et les cheminots ont aidé à préparer les repas. Jeannine Roy, M & Mme Picotte et garde Nicol de Thetford Mines faisaient partie de ces précieux collaborateurs. M. Lagueux a utilisé 80 pains pour les sandwiches. Le manque de pain et de café n'a pas tardé à se faire sentir. Heureusement que des équipes de secours de St-Lambert ont apporté des vivres.

Le mécanicien du convoi était M. Charles Létourneau de Québec qui comptait plus de 42 ans à l'emploi de la compagnie à cette époque. Le train ne pouvait ni avancer, ni reculer, dû à l'accumulation de neige sur les rails. Même les deux charriages parti de Scott-Jonction furent d'aucun secours parce que les ailes se repliaient devant la pression exercée par l'épaisseur de la neige. Un banc de neige d'environ 35 pieds de haut s'était amoncelé sur la voie ferrée. Il a donc fallu creuser un tunnel pour passer.

Le plus grave problème fut le chauffage du train durant l'attente. La réserve d'eau s'étant épuisée, il a fallu avoir recours à la neige qu'on faisait fondre dans la bouilloire de la locomotive; ça prenait 10 gallons de neige pour obtenir un gallon d'eau.

« Pour les adultes qui étaient seuls, ce voyage mémorable fut jusqu'à un certain point, un pique-nique durant lequel on joua aux cartes et chanta en chœur... Mais pour les parents qui étaient accompagnés d'un ou deux marmots, ce n'était pas rose ».<sup>31</sup> Il y avait même des couchettes suspendues à une corde à linge de fortune. Des braves se sont rendus chez des cultivateurs pour demander du lait pour les enfants.

Bien que certains passagers sortirent pour aider aux pelleteurs, la plupart préférèrent demeurer à l'intérieur des wagons où il y avait un certain confort. Finalement, le train a pu poursuivre son trajet pour arriver à Sherbrooke le mardi 29 mars 1955, à

4h10 du matin. Le voyage a duré une quarantaine d'heures. Malgré les inconvénients occasionnés après cette terrible tempête, les voyageurs sont enfin revenus chez eux sains et saufs avec une histoire à raconter et à se souvenir pour un bon bout de temps.

Quinze jours auparavant, M. Lagueux se rappelle que le train des passagers était resté pris une douzaine d'heures au même endroit. Il avait même dépanné trois passagers se retrouvant sans le sous en payant leur repas. Ces honnêtes gens lui ont remboursé son argent les jours suivants.

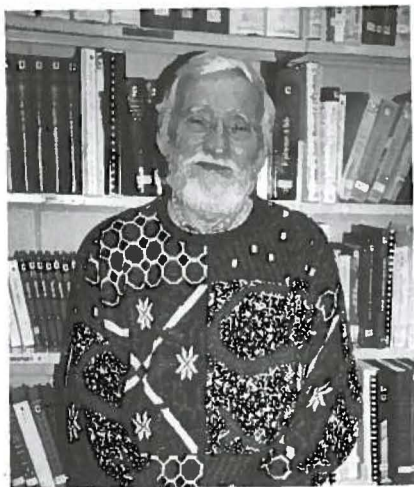
M. Lagueux a obtenu le poste « d'assistant-car-checker » à Thetford Mines en 1959. Son travail consistait à vérifier les wagons dans la cour de triage, la capacité de charge de chacun, les fourgons vides à envoyer vers les mines. Il devait indiquer la quantité d'amiante expédiée par les compagnies. Il contrôlait aussi les wagons-réservoirs d'huile, d'essence...

À compter de 1961, il a rempli les fonctions d'assistant-agent à la gare de Thetford Mines. Cet emploi lui a permis d'acquérir des connaissances concernant la manutention et les tarifs des colis, ce qui favorisa son engagement au « Canadian Pacific Express ». Puis, il a travaillé à la livraison des paquets par camion à Thetford Mines. Les personnes dépassant la cinquantaine se souviennent encore des camions rouges du C. P. Express. Les véhicules ont été peints en bleu après la fusion du C. P. Express avec les transports Smith d'Ontario.

---

31 *La Tribune*, mardi le 29 mars 1955, p. 1





Fils de Philosaire Landry et Adrienne Maheux, Jean-Marc est né et fut baptisé le 9 septembre 1930 à la paroisse St-Alphonse de Thetford Mines. Barthélémi Landry et Maria Langlois, grands-parents de l'enfant, lui servirent de parrain et marraine. Le 31 décembre 1951, Jean-Marc épousait Pauline Auclair, fille de Joseph Auclair et Émérentienne Plante. De leur union sont nés : Alain le 1<sup>er</sup> février 1953, France le 14 mars 1954, Yves le 19 août 1956 et Gilles le 19 avril 1962.

Au cours des années 1950, M. Jean-Marc Landry a travaillé pour le « Quebec Central Railway » durant une dizaine d'années. L'équipe de Thetford Mines, dirigée par M. Wilfrid Nadeau, s'est occupée de l'entretien de la section ferroviaire à partir de la mine Beaver jusqu'à un mille et demi passé l'hôpital St-Joseph. Plus à l'ouest, c'était l'équipe de Black Lake qui prenait la relève alors qu'à l'est c'était celle de Robertsonville.

Les équipes utilisaient des « pompeurs » (draisines) à essence appelés aussi « lorry » pour se déplacer sur la voie ferrée.

Chaque saison apportait son lot de tâches. Le printemps et l'été, il fallait vérifier l'état du réseau ferroviaire et procéder aux réparations nécessaires telles que : changer les dormants (tails) endommagés, remplacer ou enfoncer les « spikes » des rails, replacer les rails ou en installer de nouveaux...

En cas d'un surplus de travail, il fallait faire appel à la gang d'extras qui circulaient sur un pompeur à bras. À l'aide d'un tricycle, un employé se déplaçait sur la voie ferrée et plaçait de petits drapeaux à des endroits précis sur les rails, afin d'avertir l'ingénieur des trains de ralentir ou d'arrêter selon la couleur des drapeaux.

Ainsi l'on pouvait signaler qu'une équipe de travailleurs exécutaient des travaux sur telle section du chemin de fer. Ces drapeaux se nommaient des « torpedos ». Ils avaient 80 livres de pression qui éclataient lorsque le train passait sur le rail. Les sectionnaires devaient se hâter d'effectuer les réparations, surtout sur la « main line » car il était interdit d'arrêter un train de voyageurs.

Un train de marchandises pouvait ralentir ou arrêter seulement quelques instants sinon l'horaire des trains risquait d'être chambardé.

Cela pouvait occasionner de graves accidents ferroviaires. Autant que faire se peut, les travaux devaient être exécutés entre les heures de passage des trains, ce qui parfois ne laissait pas grand temps. Rendu à l'automne, il fallait couper des branches avec une faux et ce sur une largeur de 25 pieds de chaque côté de la voie ferrée.

Il y avait d'autres besognes à accomplir durant l'hiver. Une locomotive équipée d'une charrue, dégageait la « main line » lorsqu'il tombait une bordée de neige. Elle devait circuler lentement surtout lorsqu'il y avait de hautes lames de neige. Pour finaliser l'enlèvement de la neige d'une largeur de dix pieds sur la voie principale, M. Landry utilisait un « scraper simple ». Ce dernier mesurait quatre pieds de largeur, trente-six pouces de profondeur et de douze à quinze pouces de hauteur. Il était attelé à un cheval. Il fallait actionner un bras pour soulever la charge de neige.

Ayant six pieds de largeur, trois pieds de profondeur et quinze pouces de hauteur, le scraper double sur lisses était tiré par deux chevaux. Il y en avait environ une dizaine.

En plus de dégager la voie principale, cette équipe d'entretien devait aussi enlever la neige sur les voies d'évitement et de la cour de triage... et ce à partir du chemin du club de golf jusqu'à la gare. M. Landry se souvient qu'il devait bien dégager les traverses ferroviaires et balayer les « switches » d'aiguillage afin d'en faciliter le fonctionnement.

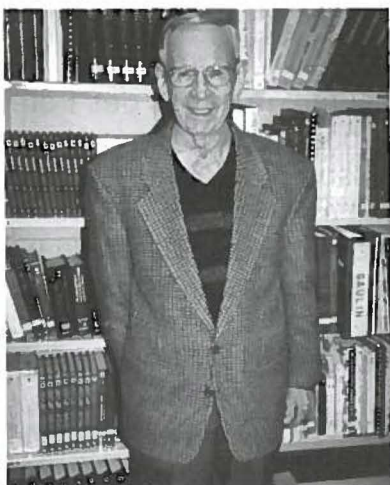
Il était important que la « main line » soit toujours entretenue en premier, ensuite la « siding » pour les wagons de marchandises, puis les voies de la cour de triage près de la gare et celle située le long de la rue Mailhot où le bois de papier de 4 pieds était chargé.

M. Landry se rappelle de M. Henri Auclair qui était alors « brakeman » pour la mine Bell Asbestos. Le brakeman ou serre-freins s'occupait de l'accouplement des wagons. Il était l'adjoint de l'ingénieur (conducteur) de la locomotive.

Ah! Le bon vieux temps !  
Que de souvenirs encore à raconter... L'on se souvient de Clermont Caron, Henri-Louis Caron, Léo Roy, Gabriel Doyon, Sébastien Vachon...







Fils de Jean-Baptiste Normandeau et Maria Demers, Maurice est né et fut baptisé le 5 juillet 1914 à la paroisse St-Alphonse de Thetford Mines. Honoré Demers et Annette Normandeau, oncle et tante de l'enfant, lui servirent de parrain et marraine.

Le 30 août 1941, Maurice épousait Lucille Auclair, fille de Joseph Auclair et Émérentienne Plante. De leur union sont nés Liette née le 5 mars 1945 et Richard né le 4 mars 1950. Maurice épousait en seconde nocces Marguerite Latulippe.

Le CP Express était responsable de la livraison des colis aux entreprises et aux particuliers de la municipalité de Thetford Mines. L'entrepôt des marchandises était situé près de la gare et le bureau-chef était à Montréal. Quelques-uns des employés vivent encore et ils nous ont livré leurs souvenirs des années 1930 à 1980.

M. Maurice Normandeau âgé de 87 ans, a d'abord débuté comme manœuvre. Il a dû apprendre l'anglais. Il a travaillé du 4 mars 1934 au 1<sup>er</sup> octobre 1977, au CP Express. De simple employé pendant 18 ans, il est devenu le directeur du département des marchandises à Thetford Mines. Son bureau était situé dans la 2<sup>e</sup> gare de Thetford Mines (1907-1954), sur la rue Notre-Dame Sud, puis dans la nouvelle gare localisée à l'arrière de l'hôpital St-Joseph.

Il travaillait six jours par semaine, de 8h30 à 17h30. Ses conditions de travail étaient assez bonnes. Le salaire était convenable. Au début de son emploi, il avait droit à une semaine de vacances. À la fin de sa carrière, il jouissait de sept semaines de vacances. La bonne entente régnait.

À partir de 1973, le CP Express arrêtaient ses activités le samedi. M. Normandeau se souvient qu'il n'y avait qu'un camion au cours des années 1930, deux camions en 1950, 3 camions de 1952 à 1975, deux de 1975 à 1977, puis un seul à la fin des années 1970 pour livrer les colis en ville. Vers 1965, les colis étaient transportés dans les trains de passagers appelés « buddcar ». Les villes de Montréal, de Sherbrooke et de Québec étaient desservies par des camions. À partir des années 1980, les camions vont remplacer de plus en plus les trains pour le transport des diverses marchandises.

Le CP Express a connu une expansion particulière durant les années 1939-1945 puisqu'il devait livrer de plus grosses marchandises vers et à partir de chez Lynn McCleod, industrie de munitions militaires pour les pays alliés durant la Deuxième Guerre mondiale.

Voici la liste des patrons du CP Express à Thetford Mines que nous a transmis M. Normandeau :

- Guy Ingham (1930-1940)
- J. Robert (1940-1944)
- Jos. Atto (1944-1950)
- Roger Dion (1950-1952) de Québec
- Maurice Normandeau (1952-1977)
- Nelson Nadeau (maintenant rendu à Québec depuis la fin du CP Express à Thetford Mines)

Les employés (livreurs) étaient membres du syndicat suivant : le « Brother Hood of America ».

M. Normandeau garde de bons souvenirs de ses collègues au Canadian Pacific Express tels que :

- Gaétan Ouellet
- Robert Ouellet
- Réal Lagueux
- Gaston Fortier
- Nelson Nadeau

Durant le temps des Fêtes, des colis spéciaux tels que des caisses de boissons alcoolisées, des fleurs... s'ajoutaient aux marchandises habituelles. M. Normandeau nous raconte que les bouquets de fleurs étaient livrés par taxis aux maisons privées.

M. Normandeau mentionne que le CP Express devait arrêter ses services à la clientèle lors des tempêtes de neige. Il se souvient que M. Réal Lagueux de Disraëli, alors « pullman », était resté pris dans une tempête pendant trois jours occasionnant ainsi la fermeture du CP Express. Après 43 ans de loyaux services, M. Normandeau prenait sa retraite le 1<sup>er</sup> octobre 1977.

#### Visite inattendue!

Lors des chaudes journées de juillet en 1938, les employés du CP Express avaient l'habitude de laisser la porte du bureau ouverte. Ainsi ils pouvaient jeter un coup d'œil vers la mine Bell. À leur insu, une grosse tortue ayant un bout de chaîne cassée attachée à une patte est entrée dans la pièce. La surprise passée, ils se sont demandés qui pouvait bien être le propriétaire de cette bibitte rare dans les parrages d'une station. Elle appartenait à un individu qui demeurait au bas de la rue St-Joseph, près de la rivière Bécancour.





Fils d'Arthur Perron et Anna Perreault, Germain est né le 16 juillet 1930 à Scott-Jonction. Germain épousait le 30 juin 1956 à la paroisse d'East Broughton, Louise Groleau, fille de Joseph Groleau et Aspérie Brun. De leur union sont nés Yvan et Hélène.

M. Germain Perron a été au service de la compagnie « Quebec Central Railway », à la gare de Thetford Mines pendant plusieurs années. À cette époque, le bureau chef était situé à la gare de Sherbrooke, sur la rue Wellington.

Il a d'abord débuté comme assistant de l'agent de gare vers 1950. Ayant acquis les compétences nécessaires, il est nommé télégraphiste. Il lui arrivait de remplacer M. Raymond Vachon, chef de gare. Promu agent de gare en 1954, M. Perron succède alors à M. André Vallée. Occupant ce poste jusqu'en 1969, il travailla à la nouvelle gare, située à l'arrière de l'hôpital St-Joseph.

En 1969, la compagnie le désigna à la fonction de « dispatcher » à Sherbrooke. Il devint alors responsable de l'aiguillage de tous les trains du QCR. Vers la fin de sa vie de travail, M. Perron a obtenu la tâche de contrôleur itinérant. Il devait donc s'occuper des clients de la compagnie : les coopératives, les mines, les producteurs forestiers, les compagnies d'essence, les diverses entreprises commerciales et industrielles.

D'après les souvenirs de M. Perron, il y avait des réservoirs d'eau pour les trains à Broughton, Tring-Jonction et Vallée-Jonction qui était un endroit important puisqu'il y avait un garage pour réparer les locomotives et les wagons. On y retrouvait aussi une « table tournante ». Les trains pouvaient s'approvisionner en charbon à Tring-Jonction et à Vallée-Jonction puisque ces sites étaient équipés de « chutes à charbon ». On y remplissait le « tender ». C'est ainsi qu'on appelait le wagon qui suivait immédiatement la locomotive à vapeur. Une partie du tender contenait l'eau nécessaire pour l'engin.

À cette époque, les postillons venaient chercher à la gare les colis et la poste qui étaient alors transporter par le CP Express, lequel circulait avec les trains de passagers. Un train de voyageurs quittait Sherbrooke vers 9h30, il entrait à la gare de Thetford Mines vers 11h00, puis il continuait vers Québec où il arrivait vers 13h00. Il repartait de Québec vers 16h00 pour refaire le trajet en sens inverse. Un autre train de voyageurs partait de Sherbrooke vers 16h00 et rendu à Scott-

Jonction, il s'orientait vers Lévis d'où il repartait le lendemain matin vers 7h00 pour revenir sur ses pas.

Un convoi mixte, le #24, de voyageurs et de marchandises, quittait Tring-Jonction vers 19h00 pour se rendre au Lac-Mégantic. Le # 25 revenait le lendemain matin à Tring-Jonction qui était situé à la jonction de la section ferroviaire Sherbrooke - Vallée-Jonction et celle de Tring-Jonction - Lac-Mégantic.

Vallée-Jonction était aussi un autre endroit stratégique puisque c'est là que se rencontraient la section Sherbrooke - Vallée-Jonction, celle de Vallée-Jonction - Québec et Lévis et celle de Vallée-Jonction - Lac Frontière. Durant l'hiver, un train passager partait de Vallée-Jonction l'avant-midi pour se diriger vers Québec, puis il revenait à son lieu de départ pour continuer en soirée jusqu'au Lac-Frontière et effectuer le retour le lendemain à Vallée-Jonction. Durant l'été, ce train était mixte. Des convois de marchandises quittaient Sherbrooke tous les matins pour se rendre à

Newport. Le train des passagers provenant de Québec, partait de Sherbrooke chaque soir pour aller à Newport. Le trajet durait environ deux heures.

M. Perron se souvient qu'il y avait trois à quatre trains de marchandises qui circulaient quotidiennement aller-retour de Québec - Vallée-Jonction - Thetford Mines - Sherbrooke. Il faut noter que les wagons transportant du bois à papier de quatre pieds convergeaient vers St-Gérard où ils étaient déchargés à bras d'homme, ça prenait environ une demi-journée par wagon. Il y avait un ouvrier par fourgon qui n'était payé qu'un dollar pour accomplir ce travail ardu. Il fallait que ça bouge. Le wagon ouvert facilitait le déchargement alors que le fourgon fermé ralentissait l'opération. Ce délestage pouvait durer deux jours, dépendamment du nombre de wagons. Pourquoi avoir choisi St-Gérard? Parce que la rivière St-François était à proximité et que l'on pouvait y faire descendre les « pitounes » jusqu'à l'usine de pâte et papiers d'East Angus.

#### Le retour de l'autorail (buddcar)

Il y a environ deux ans, l'abbé Donald Thomson, originaire d'East Angus, a réalisé l'un de ses grands rêves en achetant son premier « buddcar ». Ce désir profond de conduire son train, il le tient de son père qui était ingénieur de locomotive. Le jeune Thomson regardait passer les « flat cars » chargés de bois destinés à l'usine de carton et papier d'East Angus. Quelle agréable sensation il a ressentie lorsqu'il s'est retrouvé aux commandes de son propre autorail. Pour pouvoir circuler sur la voie ferrée du « Quebec Central Railway », l'abbé Thomson a dû auparavant signer une entente avec le nouveau propriétaire de cette subdivision ferroviaire, M. Jean-Marc Giguère, qui lui avait dit un jour « Quelle joie incroyable de conduire son train pour la première fois sur le chemin de fer ».

Durant l'été 2001, l'abbé Thomson a organisé quelques randonnées touristiques entre Sherbrooke - East Angus - Garthby. À 52 ans, c'est pour lui un nouveau moyen d'entrer en contact avec les gens. Une ballade en « buddcar » permet aux passagers d'admirer la beauté des paysages estriens en toute tranquillité et de leur faire redécouvrir ainsi l'agrément de voyager en train. D'autres projets mijotent dans sa tête...

Source : Évangélisation 2000, janvier 2002, Émission diffusée par TVA



M. Léo Provençal a débuté en 1940 pour la compagnie du « Quebec Central Railway ».

Il a travaillé à l'entretien du chemin de fer dans la région de Breakeyville jusqu'en 1942. Durant l'hiver, il enlevait la neige accumulée sur le corridor ferroviaire.

Pendant la saison estivale, l'équipe vérifiait le niveau des rails et procédait aux réparations nécessaires s'il y avait lieu. Pour ce faire, les hommes devaient ballaster c'est-à-dire tasser du sable et ou des pierres concassées sous les traverses de la voie ferrée.

Durant l'été 1946, M. Provençal est allé apprendre la mécanique des locomotives à la « shop des engins » située à Vallée-Jonction. Il a aussi exercé le métier d'ouvrier pour la compagnie. Cet emploi consistait à maintenir en bon état les gares, les peindre, à construire ou à réparer les ponts du réseau ferroviaire.

En 1947, M. Provençal est transféré à Thetford Mines. En tant que mécanicien, il devait inspecter et graisser certaines pièces des locomotives à vapeur, nettoyer leurs « feux » afin qu'elles puissent continuer le voyage sans brio.

À la fin des années 1950, les engins diesel furent de plus en plus nombreux à rouler sur les rails. Ces nouvelles locomotives exigeaient peu d'entretien, sauf pendant l'hiver, il fallait que leurs moteurs tournent continuellement pour éviter le gel et les défauts. Au printemps 1962, M. Provençal quittait son emploi au Quebec Central Railway.

Fils de Benjamin Provençal et Alvine Veilleux, Léo épousait en 1<sup>ères</sup> noces, le 16 juillet 1949 à Vallée-Jonction, Rachel Faucher, fille d'Hormidas Faucher et Mme Fontaine. Il épousait en 2<sup>e</sup> noces, le 9 juillet 1972, Kilda Routhier, fille d'Alfred Routhier.



Juillet 1942  
Alphée Nadeau, M. Lachance et  
Léo Provençal.

### Jean-Paul Samson

Fils de Frédéric Samson et Paula Laliberté, Jean-Paul est né le 29 mars 1927 à Disraëli. Il fit ses études au Collège Sainte-Marie.

À l'automne 1944, il devient télégraphe à Saint-Camille. Au printemps de 1945, il obtint son premier emploi en tant que « Opérateur télégraphiste ». Il fut aussi assistant-gérant ou remplaçant-gérant. Il fut assistant-gérant à Disraëli, avec Pit Vallée. Il fut opérateur à Vallée-Jonction pendant trois ans.

Il épousait le 21 octobre 1950 à Vallée-Jonction, Ghislaine Labbé, fille d'Odilon Labbé et Armandine Doyon. Ghislaine est née le 4 juillet 1926 à Vallée-Jonction.

Enfant : Marie-Élise née le 15/07/1951 à Vallée-Jonction. Épouse le 14/02/1986 à Ottawa, Ontario, Kenneth Buchan, fils de Thomas Kenneth et Mary-Irène Henderson.

Après le voyage de noces, ils montaient à Daaquam. Jean-Paul occupa ce poste d'agent de gare pendant deux ans. Puis, il fut transféré à Sainte-Rose de Dorchester où il travailla pendant un autre deux ans. On le transféra alors à Saint-Évariste où il y resta pendant douze ans.

Puis, il se retrouva à Saint-Anselme, dans le comté de Dorchester, où il y resta trois ans. Il fermait la gare à Vallée-Jonction en 1985. Enfin, il vint s'installer à Thetford Mines pour vingt années.

M. Jean-Paul Samson aimerait souligner le travail de ses confrères :

- Louis Gonzague Grégoire
- Gaston Bertrand
- Réal Lagueux
- Robert Ouellet
- Gaétan Fillion
- Germain Perron
- Marcel Groleau
- Georges Cloutier
- Clermont Caron

### Frédéric Samson



Frédéric est le fils de Désiré Samson et Hélène Bégin. Né en 1897 à Lauzon, il vécut son enfance sur la ferme paternelle.

Il apprit son métier en 1918, à la station Harlaka, en télégraphie. Il fut également opérateur, télégraphiste à Saint-Georges-de-Beauce. Puis, il fut transféré à Disraëli.



Il épousait le 5 mai 1920 à Disraëli, Paula Laliberté, fille de Arthur Laliberté et Amanda Lecomte. Paula est née le 13 avril 1901 à Disraëli et décéda en 1993 à Québec.

Vers 1932, au moment de la crise, il perd son emploi et retourne à Lauzon. Il travaillera à la « Boulangerie Samson » avec son frère Roméo, pendant près de 10 ans. Vers 1939, il revient à Saint-Georges un an ou deux. Frédéric fut chef de gare à Sainte-Camille pendant trois ans. Il s'occupait des communications (télégraphie), messagerie et fret.

Vers 1946, il travailla à Saint-Gérard dans le comté de Wolfe. Il y restera cinq ou six ans. Il travaillera à Beauceville jusqu'à sa retraite dans les années 60. Frédéric est décédé en septembre 1975 à Québec.

Son fils Renaud a travaillé six ans pour le « Quebec Central Railway ». Il était opérateur télégraphiste. Son dernier poste fut à Vallée-Jonction.

Son autre fils Jacques, a également travaillé pour la compagnie du « Quebec Central Railway ». Il fut lui aussi opérateur télégraphiste à Black Lake, Vallée-Jonction...

Frédéric Samson perdit son épouse, Paula Laliberté qui est décédée en 1993 à Lauzon.

### Enfants de Frédéric Samson et Paula Laliberté

Jeannine née à Disraëli. Épouse en 1<sup>er</sup> noces le 11/04/1964 à la paroisse Notre-Dame de Québec, J. Edouard Guay. Épouse en 2<sup>e</sup> noces le 25/02/1972 à la paroisse Saint-Charles de Québec, Maurice Vézina.

Lucette née le 12/12/1923 et baptisée le 13 à la paroisse de Disraëli. Épouse le 21/05/1955 à la paroisse Notre-Dame de Québec, Robert Bélanger.

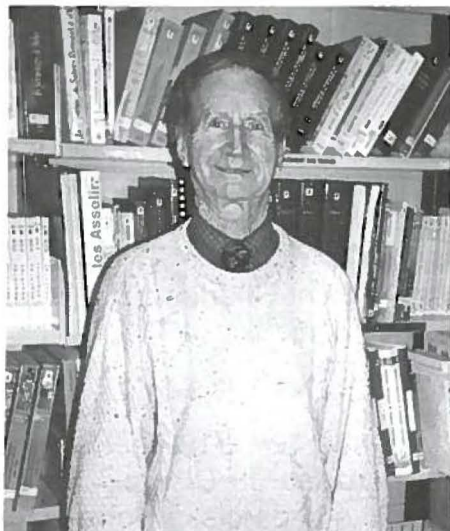
Roger né et baptisé le 24/07/1925 à la paroisse de Disraëli. Épouse le 07/07/1951 à la paroisse Notre-Dame de Québec, Gaby Goudreau.

Jean-Paul né le 29/03/1927 à Disraëli. Épouse 21/10/1950 à Vallée-Jonction Ghislaine Labbé.

Renaud né le 13/02/1929 à Disraëli. Décédé accidentellement le 28/08/1952 à l'âge de 23 ans.

Jacques né le 14/02/1934 à Lauzon. Épouse le 03/06/1967 à la paroisse Notre-Dame de Québec, Hélène Bérubé.

Yvette née le 10/06/1936 à Lauzon. Épouse le 25/07/1964 à la paroisse Notre-Dame de Québec, Émilien Lapointe.



Fils de François-Xavier Simoneau et Marie Bernard, Roger est né le 9 mars 1927 et fut baptisé le 10 mars à la paroisse St-Maurice de Thetford Mines. Napoléon Fecteau et Alma Bernard, oncle et tante de l'enfant, lui servirent de parrain et marraine. Roger épousait le 27 juin 1953, Cécile Dubois, fille de Lucien Dubois et Alice Cantin. De leur union sont nés : Aline née le 6 novembre 1954, Hélène née le 22 août 1958 et Julie née le 26 mars 1963.

M. Roger Simoneau a été employé au « Quebec Central Railway » de 1952 à 1960. Il était vérificateur de wagons. Son travail consistait à vérifier et à placer les wagons vides qui devaient être dirigés vers les mines, les wagons réservoirs d'essence d'Esso Imperial, de Texaco et autres compagnies que les locomotives des mines Bell, King, Johnson, Asbestos venaient chercher sur une voie de stationnement ferroviaire située près de la gare. Il devait aussi faire la liste des trains qui « switchaient » les wagons entre 6h30 et 24h. Il travaillait de 8h00 à 12h00 et de

16h00 à 20h00, donc aux heures de passage des trains de voyageurs et de marchandises.

Le train passager venant de Sherbrooke arrivait vers 10h00 à la gare alors que celui de Tring-Jonction entrait à 11h30. C'est à cette époque que M. Simoneau a connu son épouse, Mme Cécile Dubois, originaire de Black Lake, qui venait à chaque semaine magasiner chez A. Setlakwe en utilisant le train passager comme moyen de transport.

M. Simoneau a travaillé avec MM Robutel Roberge et M. Brault qui ont été chefs de gare à Thetford Mines durant les années 1950. Il a aussi côtoyé M. Roland Gagnon de Sherbrooke qui était alors opérateur de train (aiguillage des trains) et son père qui lui était « dispatcheur » (responsable de l'aiguillage des trains et directeur des opérateurs de trains).

M. Simoneau garde en mémoire le passage du train qui transportait l'équipe de hockey les « Canadiens » qui s'en allait jouer à Québec vers 1953 ou 1954. Il y avait foule à la gare pour saluer les vedettes de l'époque et en particulier le célèbre Maurice Richard.

**Nous tenons à remercier tous les anciens employés du Quebec Central Railway et du Canadian Pacific Express qui ont bien voulu collaborer avec nous.**



**En voiture !** pour une visite des gares échelonnées le long de la voie ferrée du « Quebec Central Railway ». Nous partirons de la station Vallée-Jonction pour atteindre celle de St-Gérard. « Pour effectuer un tel voyage en juin 1921, il vous en coûtait 2\$ en première classe et 1.75\$ en 2<sup>e</sup> classe. Pour les enfants de 5 ans et moins c'était gratuit et de 6 à 12 ans, c'était la moitié du prix d'un billet d'adulte ».<sup>32</sup> « Durant les années 1950, vous pouviez déjeuner pour un prix variant entre 35 et 95 sous. Pour un repas complet, le coût variait de 1\$ à 1.50\$ ».<sup>33</sup> À la gare, vous pouviez acheter vos billets, consigner vos bagages, envoyer et recevoir des télégrammes, attendre l'arrivée du train ou celle de votre parenté, recevoir des marchandises...

La station était un lieu d'accueil, de rencontres et d'échanges pour les gens du milieu et ceux de l'extérieur. De part leur situation stratégique (ex. Vallée-Jonction et Tring-Jonction) ou encore la ressource naturelle exploitée (ex. l'amiante à Thetford Mines), certaines gares ont joué un rôle plus important que d'autres.

## ***Bonne randonnée!***

### **Gare de Vallée-Jonction**

La première gare fut érigée en 1879 sur l'emplacement de la station actuelle. À cette époque, elle fut souvent identifiée sous l'appellation de « Beauce-Jonction », à cause du nom du bureau de poste établi en 1883 et de la rencontre des deux voies de chemin de fer. Elle fut construite en bois selon les plans identiques des gares de Ste-Marie et St-Joseph-de-Beauce qui dataient de 1875 et 1876. M. Charles-Alfred Bilodeau fut le premier agent de la station.

Vers 1884-85, la compagnie fit construire du côté nord-ouest de la gare, un atelier de réparations des locomotives (rotonde), une tour à eau (de 30,000 gallons) et une tour à charbon (de 50 tonnes), une plaque tournante (70 pieds) actionnée à la vapeur ou à la main (servant à diriger les engins vers les trois portes de la rotonde). Au début du 20<sup>e</sup> siècle, le site ferroviaire de Vallée-Jonction était déjà un lieu très fréquenté. Près de 135 travailleurs (ingénieurs, cantonniers, conducteurs, serre-freins...) se présentaient quotidiennement sur les lieux. La gare accueillait environ 10,000 voyageurs par année, sans compter de nombreux badauds qui assistaient à l'arrivée du train.

Vers 1908, la rotonde avec dix portes d'entrée, la table tournante, la tour à eau et celle à charbon furent relocalisées au nord de la gare. Plus tard, du même côté, l'on ajouta une guérite, une balance pour peser les wagons de marchandises, un hangar pour abriter les draisines, une salle d'entreposage, un équipement de télégraphie et une cabane pour les cantonniers. Le débarcadère servait surtout au déchargement des véhicules automobiles. Au sud de la gare, il y avait un entrepôt pour les marchandises. Deux hangars furent construits près du moulin Cliche. L'un servait pour les wagonnets et l'autre pour l'outillage. En 1918, la compagnie agrandissait la cour de triage. Un enclos pour les animaux fut installé à l'extrémité nord de la cour.

<sup>32</sup> Documentation prêtée par Germain Perron

<sup>33</sup> Documentation prêtée par Réal Lagoux

En 1917, l'on construisit la deuxième gare, selon le plan # 16 a « configuration en forme de T ». Cette deuxième gare allait devenir la plus moderne et la plus spacieuse de tout le réseau du Q.C.R. La station présente un vaste toit comportant d'immenses débordements supportés par des consoles et une marquise en saillie semblables à plusieurs stations de l'époque. Les murs extérieurs sont en blocs de ciment moulés imitant la pierre. Ils reposent sur des fondations en ciment. Le large toit possède un pavillon percé par des lucarnes coiffées d'un toit en croupe. Les portes et les fenêtres sont en bois. La toiture fut recouverte de bardeaux d'amiante. Au rez-de-chaussée, il y avait deux salles d'attente (une pour les dames et une pour les messieurs), une salle de bagages et les bureaux du roadmaster et du chef de gare. Quelques temps plus tard, deux ouvertures du côté sud furent murées avec des blocs de ciment. L'étage était réservé aux employés du rail. En 1947, l'on rajoutait un balcon.



Carte postale, photo Yvon Thibodeau

Les relations internationales des années 50 furent marquées par la guerre froide, ce qui explique l'installation d'un abri anti-nucléaire sous le bureau de l'agent de gare. Parmi les employés, nous avons retracé le chef de gare, monsieur P. A. Dion, le télégraphiste et serre-freins, M. Bill MacNaughton et Paul-Émile Lagrange serre-freins pendant 35 ans (1951-1986).

Vers 1960, un découpage des débordements de la toiture de la gare a permis l'ajout d'une passerelle piétonnière. De plus, différents travaux de rénovation furent entrepris sur les étages. Au milieu des années 1980, des immobilisations importantes du site de la gare ont disparu dont celui de l'entrepôt des marchandises, de la balance, de nombreuses voies de la cour de triage...

En décembre 1990, des citoyens du milieu se regroupent et fondent Le Centre d'Interprétation Ferroviaire de Vallée-Jonction. Cette corporation veut sauvegarder ce qui reste des infrastructures ferroviaires soient la gare, deux voies ferrées principales, deux voies secondaires, le pont en acier des chars, la rotonde à trois emplacements, la plaque tournante et la passerelle des passagers. Le 15 août 1991, le Ministre fédéral de l'Environnement désigna la gare de Vallée-Jonction « Gare patrimoniale canadienne ».<sup>34</sup>

Inauguré le 7 mai 1994, le Musée ferroviaire de la compagnie Quebec Central Railway, offrait aux visiteurs « l'opportunité de découvrir toute son histoire ».<sup>35</sup> Suite à l'achat du Quebec Central par M. Jean-Marc Giguère en 1998, tous les espoirs sont permis puisque la circulation des trains a repris sur ce réseau ferroviaire. De plus, les voyageurs peuvent profiter d'une ballade à bord du train touristique qui leur permet d'admirer les paysages de la Beauce en toute quiétude.

<sup>34</sup> Collectif, Album souvenir de Vallée-Jonction, Beauce 1898-1998, p. 235

<sup>35</sup> Dépliant publicitaire du Musée ferroviaire sur la compagnie Quebec central.



## Gare de Tring-Jonction

En 1880, la voie ferrée du « Quebec Central Railway » traversait ce qui allait devenir la municipalité de Tring-Jonction. À cette époque, cette compagnie ferroviaire avait construit deux gares dans le village de St-Frédéric d'alors : la première, dans le haut St-Antoine et la seconde près de la route du 3<sup>e</sup> rang. Il y avait même une voie d'évitement dans le rang IV. Quelques travailleurs sont venus s'établir près de ces stations, en particulier dans le rang III. Ce qui a donné naissance à Tring Station.



Gare en 1960,  
Source : Album souvenir de Tring Junction 1894 - 1994, p.59

Afin de « permettre aux locomotives tirant des fourgons de marchandises lourdement chargés qui arrêtaient obligatoirement à la station de Tring-Jonction avant de poursuivre vers Sherbrooke de reprendre leur élan »<sup>36</sup> il a fallu réaménager la ligne de 1880. Une diminution de la pente a favorisé la montée des engins à la sortie ouest du village. En 1891, la compagnie bâtit un bureau devant servir aux contremaîtres de la construction du tronçon Tring Junction – Lac Mégantic. En 1894, cette bâtisse fut transformée en entrepôt. C'est aussi en 1894, que le Q.C.R. fait construire la première station de Tring-Jonction. Elle était « en bois de pin et de cèdre rouge »<sup>37</sup> et elle mesurait 55 pieds de longueur par 22 pieds de largeur. On retrouvait l'entrepôt à gauche et une seule salle d'attente à droite. Sa plate-forme était en bois. Le premier agent fut M. A.L. Vallée.

Les convois transportaient du bois de pulpe et de construction, de l'amiante, des briques, du granit, des animaux, des produits agricoles ainsi que diverses marchandises destinées aux commerçants de la place et des alentours. En plus des trains passagers habituels, le clergé a organisé des pèlerinages vers Ste-Anne-de-Beaupré, au Cap-de-la-Madeleine et ce jusqu'au début des années 1960. Il arrivait occasionnellement que des malades soient transportés vers les hôpitaux de Québec. Le transport d'un défunt était plutôt rare bien que cela se soit déjà présenté.

Les activités ferroviaires ont atteint leur maximum durant les années 1910 à 1950. Le Q.C.R. a déjà employé près de 50% des travailleurs de la municipalité. À partir de 1913, le Canadian Pacific a modernisé ses équipements et développé les infrastructures ferroviaires. La compagnie a fait installer une tour à charbon (démolie vers les années 1950) d'une capacité de 150 tonnes qui fonctionnait à l'électricité. Cette tour était munie de trois grosses dalles ou chutes de charbon pour alimenter les tenders des locomotives. Elle est demeurée en fonction jusqu'à l'arrivée des engins diesel. À la fin des années 1920, la compagnie engageait une trentaine d'employés permanents pour diverses tâches et auxquels s'ajoutaient des occasionnels selon les travaux saisonniers à accomplir.

<sup>36</sup> Album souvenir de Tring-Jonction, 1918-1993, p.46

<sup>37</sup> Idem p. 44 à 46

La gare actuelle fut construite en 1914. On y a utilisé un nouveau matériau, l'amiante, qu'on retrouve dans les blocs de ciment moulés pour les murs extérieurs ainsi que dans les bardeaux qui recouvrent le toit. Son architecture est caractérisée par un toit en pavillon, une avancée en saillie correspondant au bureau des tickets, un « toit à deux versants de ce bureau, un imposant solage en ciment, des petites consoles qui supportent le toit, une sorte d'abri couvert conçu en continuité avec le toit principal. À l'intérieur, les murs et les planchers sont en bois, les plafonds sont à motifs faits en tôle pressée ».<sup>39</sup> Le rez-de-chaussée loge deux salles d'attente, l'une générale et l'autre pour les dames, un bureau des billets, un bureau privé et une consigne des bagages qui était chauffée durant l'hiver. L'étage servait de lieu de repos pour les employés de la compagnie. La gare a fermé ses portes en 1969.

Parmi les employés de la compagnie, nous avons retracé les travailleurs suivant :

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| ➤ Fabien Gagnon, chef de station         | ➤ Louis Jacques, chef de station |
| ➤ Patrick Doyle, opérateur télégraphique | ➤ Alfred Lessard                 |
| ➤ Jos Lessard                            | ➤ Arthur Gagnon                  |
| ➤ Jean l'Évangéliste Vachon              | ➤ Eugène Nadeau                  |
| ➤ François Vallières                     | ➤ Georges Gravel                 |
| ➤ Jos Gagnon                             | ➤ Cyrille Vachon                 |
| ➤ Alfred Jacques                         | ➤ Jos Roy                        |
| ➤ Évangéliste Lagueux                    | ➤ Jos Dion                       |
| ➤ Archelas Jacques                       | ➤ Alfred Lessard                 |
| ➤ Wilfrid Doyon                          |                                  |

Vers 1918, il y avait deux châteaux d'eau approvisionnés par deux aqueducs différents. Une des tours pouvait contenir 14,000 gallons d'eau et elle était remplie par gravité. Un gros tuyau de deux à trois pieds était abaissé pour ravitailler la locomotive. Durant les années 1920-30, il y avait deux hangars pour les draisines. Afin de connaître le poids des wagons de marchandises, une voie-balance fut construite en 1925. Ce pont-bascule d'une capacité de 150 tonnes mesurait 40 pieds de longueur. Il y avait même une guérite pour abriter l'agent de gare quand celui-ci notait le poids des marchandises ainsi que le numéro des fourgons.

Vers 1939, il y avait un enclos pour les animaux (inutilisé à compter de 1954), un atelier de réparations pour les chars, une glacière (devenue la Coop agricole en 1945), un atelier pour nettoyer les locomotives (disparu durant la crise économique) et une résidence-dortoir (qui fut déménagée sur la rue Commerciale) près de laquelle l'on retrouvait un hangar où étaient entreposés les outils utilisés l'hiver et les madriers servant pour les traverses à niveau et les clôtures. Au nord-ouest de la station, il y avait une cour gérée par les marchands de bois. En 1944, l'on y retrouvait deux voies principales, sept d'évitement, deux douzaines d'aiguilles, un sémaphore et un Y, à la sortie ouest de Tring Jonction. La cour de triage disparut en 1970.

Un comité fut formé en 1989 pour sauvegarder la station. Avec l'appui de la municipalité, les citoyens réussirent à obtenir que la gare soit désignée « gare ferroviaire patrimoniale », par la Commission des Lieux et des Monuments historiques du Canada en 1991.

---

<sup>39</sup> Idem 34, p. 53



## Gare d'East Broughton



Gare dans les année 1960.

Source : Collectif, La Terre, les Mines et l'Homme, East Broughton 1871-1996, Sacré-Cœur-de-Jésus, 1996, p. 128

Le 12 septembre 1911, tous les intéressés à une assemblée politique qui se déroulait à Vallée-Jonction, payèrent 45 sous pour le voyage aller-retour en train.

Vers les années 1929-1930, la gare était devenue un lieu de rencontre pour les gens de la place. Plusieurs agriculteurs des environs en profitaient pour venir vendre leurs petits fruits aux voyageurs. Il y aurait eu un silo à céréales près de la station.

Vers 1940-1941, le volume du trafic ferroviaire à East Broughton a atteint plus de 45,000 tonnes. Le charbon, la farine et les divers articles destinés aux commerçants étaient les principales marchandises déchargées à la station. Le bois, les produits agricoles et surtout l'amiante étaient expédiés par le chemin de fer. La première locomotive diesel est arrivée à la gare d'East Broughton en 1957.

Étant devenu déficitaire dû au nombre insuffisant de voyageurs, ce moyen de transport a cessé ses activités en 1965. La station d'East Broughton est parmi les 22 gares que le Canadien Pacific a décidé de fermer en 1968. La bâtisse fut vendue à un particulier qui l'a déménagée en 1969, à l'angle de la 11<sup>e</sup> Avenue et de la 14<sup>e</sup> Rue. La gare est devenue un édifice à logements.

## Broughton Station (Leeds Station)

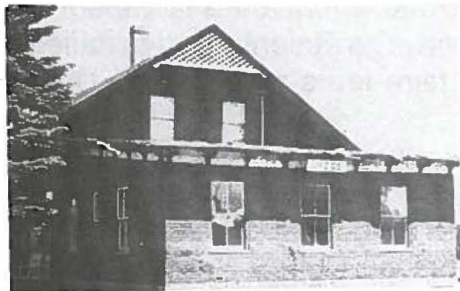


Photo de la gare peu avant sa fermeture en 1969.

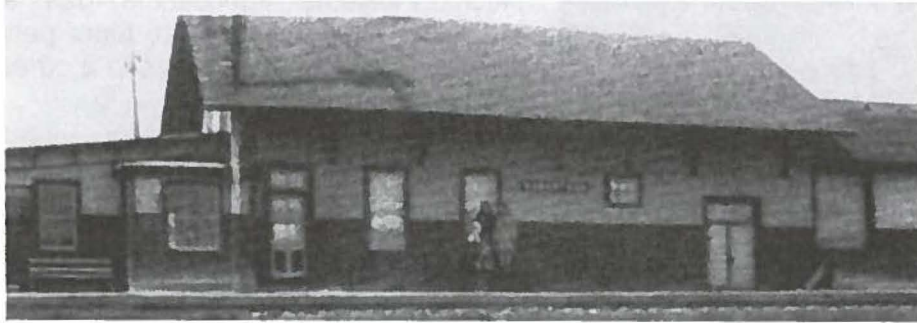
La gare fut construite en 1880, ce qui marquait le début d'une nouvelle vie à la station de Broughton. Un petit noyau d'habitations s'est formé près de la gare. À partir de 1882, deux trains par jour apportaient le courrier et transportaient les produits des cultivateurs (bois, animaux, sucre d'érable...). En 1924, une nouvelle entreprise dirigée par M. Louis Cyr, la « Robertsonville Soapstone » contribua au développement de la paroisse Ste-Anne de Broughton. Ses opérations étaient situées dans le 15<sup>e</sup> rang du canton de Broughton. Plus tard, cette industrie a poursuivi ses

activités sur une plus grande échelle dans le 11<sup>e</sup> rang et sous le nom de « Broughton Soapstone ». Le chemin de fer du Q.C.R. a donc favorisé l'expédition de cette ressource naturelle locale. Pendant plusieurs années, M. Émile Lessard, fils d'Alfred Lessard et Joséphine Paquet, a offert ses services de taxi aux voyageurs qui arrivaient par train à Leeds Station. La gare de Ste-Anne de Broughton fut démolie en 1969. Cette petite municipalité a perdu ainsi une grande part de sa vitalité depuis ce temps.<sup>40</sup>

<sup>40</sup> Album souvenir du centenaire de la chapelle de Ste-Anne de Broughton 1891-1991 p. 34 à 37 et 61

## Gare de Robertson

La famille de M. James McGee et celle des frères Labonté auraient travaillé à la construction de la voie ferrée. À cette époque, « on parlait de Robertson Station ou Robertson tout court, lors de la fondation du village ».<sup>41</sup> La gare fut construite en 1879 près de la résidence de M. Alfred Pinette et de la route qui conduit vers Sacré-Cœur-de-Marie et St-Méthode. Le premier agent de gare fut M. Arthur Talbot.



Gare vers les années 1940

Le premier train s'arrêta à Robertson Station le 23 mai 1881. D'abord le bois de pulpe et de plançon (poutre équarrie), puis l'amiante ont été les principaux produits à être expédiés de cet endroit. N'ayant pas d'entrepôt, ces marchandises étaient accumulées dans la cour près de la voie ferrée. Il y avait régulièrement un wagon rempli de divers articles destinés aux deux marchands généraux du village, Messieurs Alphonse Giguère et Arthur Talbot, qui était laissé sur la voie d'évitement en attendant d'être déchargé de sa cargaison.

En 1888, M. Paterson avait construit son moulin à scie fonctionnant à la vapeur en face de la station. Des petites auberges (Trépanier, Turgeon...) s'étaient aussi installées près de la gare. On raconte que des passagers allaient faire leurs provisions à l'hôtel Villeneuve durant l'arrêt du train...

Se sont succédés à la gare de Robertson les agents D. Wilson, Arthur Talbot, D. McHare, M. MacKenzie, M. Lipsey, P. Dugal, V.H. Vaillancourt, Crête, I. Nadeau et A. Vallée. Les contremaîtres de section furent Georges Gamache, Alfred Vachon, Wilfrid Giguère, Émile Auger et Napoléon Poulin. L'apparition de l'autorail se fit en 1957 et il prit fin en 1965. Ce trajet n'étant plus rentable, l'on dut se résigner à perdre cette façon de voyager.

La gare fut démolie en 1971. Les citoyens et citoyennes de Robertsonville ont tenu à en souligner le centenaire en juillet 1981. Voilà l'importance de se souvenir.<sup>42</sup>

<sup>41</sup> Collectif, *Album souvenir de Robertsonville 1909-1984*, p. 27

<sup>42</sup> Idem 41, p. 22-23, 25 à 27.



## Gare de Thetford Mines

### Première gare

L'histoire de la première gare est profondément liée à celle de l'amiante, à celle du Québec Central Railway et à celle de la municipalité. Elle a joué un rôle socio-économique important à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle. Grâce au chemin de fer, Kingsville est rattachée aux grands centres urbains tels que Montréal, Québec et Sherbrooke. Selon certains, elle fut construite en 1878 par set-K du Q.C.R. sur un emplacement situé près des premières mines, en particulier la « Boston Asbestos Packing », l'ancêtre de la Bell Asbestos Mines. Sa façade était orientée vers le nord-est. Parmi les chefs de gare, nous retrouvons, M. Weir de 1878 à 1881, G. A. Langevin de décembre 1881 à janvier 1890, J. H. Lessard de janvier 1890 à février 1902, James Lipsey de février 1902 jusqu'en 1908 (fin de l'existence de la gare). Ce bâtiment de style vernaculaire américain a conservé son cachet original. Il s'agit d'une architecture sobre, rectangulaire, de 20 pieds de largeur par 50 pieds de longueur, entièrement en bois, aux lignes géométriques, à deux étages, coiffée d'un toit à pente douce sans lucarne, avec fenêtres à guillotine et dont la façade principale est aménagée dans la partie la plus étroite. La cheminée originale devait être placée au centre ou à l'extrémité opposée à l'entrée du bâtiment. Le matériau de recouvrement le plus utilisé à cette période était le déclin en bois. Ses décorations extérieures en bois d'inspiration néo-classique sont sobres et rappellent l'époque de construction et le souci des artisans de cette période. Signalons également que l'étage de la gare pourrait avoir servi de logis aux premiers chefs de gare et à leurs familles comme c'était la coutume à l'époque.



1<sup>ère</sup> gare

Source : Société des archives historiques de la région de L'Amiante - Fonds Thérèse Fillion.

La gare fut vendue à la mine Bell Asbestos Mines, qui la déménagea du côté opposé de la rue Notre-Dame Sud. La station fut déposée sur d'énormes billes de bois puis tirée par une locomotive de la compagnie. Rendue sur ses nouvelles fondations, la première gare entreprit une nouvelle vocation en servant de local de réunion pour les fidèles de l'Église méthodiste durant les années 1910–1920. C'est à partir de ces « meetings » que les francophones l'ont appelée « la mitaine ». Durant les années suivantes, la compagnie Bell l'utilisa comme hangar de remisage pour diverses marchandises. Puis la gare fut laissée à elle-même en résistant aux assauts des dynamitages miniers et aux intempéries. Suite au réaménagement des années 50, la vieille gare se retrouva isolée au milieu du stationnement de la mine Bell.

L'administration municipale met un projet sur pied afin de redonner vie à cette belle d'antan. À l'automne 2000, elle obtient une subvention de 67500\$ du Ministère de la Culture et des Communications du Québec. Les élus s'engagent à défrayer l'autre part des coûts de réalisation du projet. La ville de Thetford Mines, avec la collaboration de la mine Bell, d'Héritage centre-ville et de la Société de généalogie et d'histoire de la région de Thetford Mines met ce projet de l'avant. La ville sera responsable de l'entretien et du rôle de la bâtisse. Après avoir été déménagée à l'angle des rues Notre-Dame Sud et Pie XI et avoir été restaurée, tout en conservant son cachet, notre vieille gare est fin prête pour sa nouvelle vocation: « Station des Arts ».

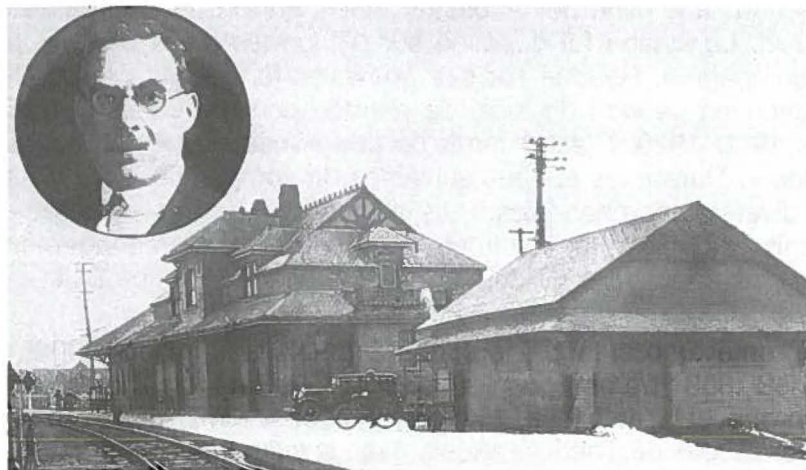
## Deuxième gare

Conçue par les architectes Messieurs Grégoire et Audet la deuxième gare fut érigée en 1907, par les contracteurs Simoneau et Dion. Elle fut inaugurée en 1908. Son architecture était d'inspiration anglo-normande. De forme rectangulaire, elle était sise sur des fondations en ciment. Des sections en saillie au centre de la façade du côté de la voie ferrée et celle donnant sur la rue Notre-Dame Sud, brisent la surface plane des murs en briques rouges. Distribuées avec symétrie, les ouvertures sont abondantes et de bonne dimension. Elle est coiffée d'une toiture en croupe (4 versants) à pente douce (30 degrés) percée par des lucarnes à pignon tronqué et dont la partie abattue suit la pente du toit.

Deux hautes souches de cheminées débordent la surface du toit qui est recouvert de bardeaux d'amiante losangés aux pointes équarries. L'avant-toit, supporté par des équerres décoratifs en bois, se prolonge au-delà de la verticale des murs et ce sur tous les côtés de la gare. Des gouttières métalliques recueillent les eaux de la toiture. D'inspiration victorienne, une dentelle de bois orne le faîte du toit et lui donne une allure de pagode. À l'étage, deux balcons, un du côté est et l'autre au nord-ouest, sont bordés d'une garde décorative. C'est donc un édifice aux proportions agréables, voir attachantes, dont les éléments décoratifs et utilitaires se répètent régulièrement et avec symétrie. Ce qui s'inscrit aussi dans l'esprit néo-classique.

Sa toiture se prolonge du côté ouest pour recouvrir le passage et la bâtisse logeant les bureaux du Canadian Pacific Express et ce tout en respectant l'architecture de la station. La porte donnant accès au C.P. Express était placée du côté du corridor extérieur où se regroupaient les voiturettes pour le transport des colis. Le quai et le trottoir entourant la gare étaient fabriqués en ciment. À l'est de la station, il y avait un hangar pour entreposer l'outillage et un nouvel entrepôt de marchandises fut construit en 1911.

La station était chauffée par deux fourmaises à charbon et par un système de calorifères en fonte. Pour faciliter la circulation de l'air, des grilles de 10 pouces par 12 pouces étaient placées sur le plancher dans chaque coin des pièces.



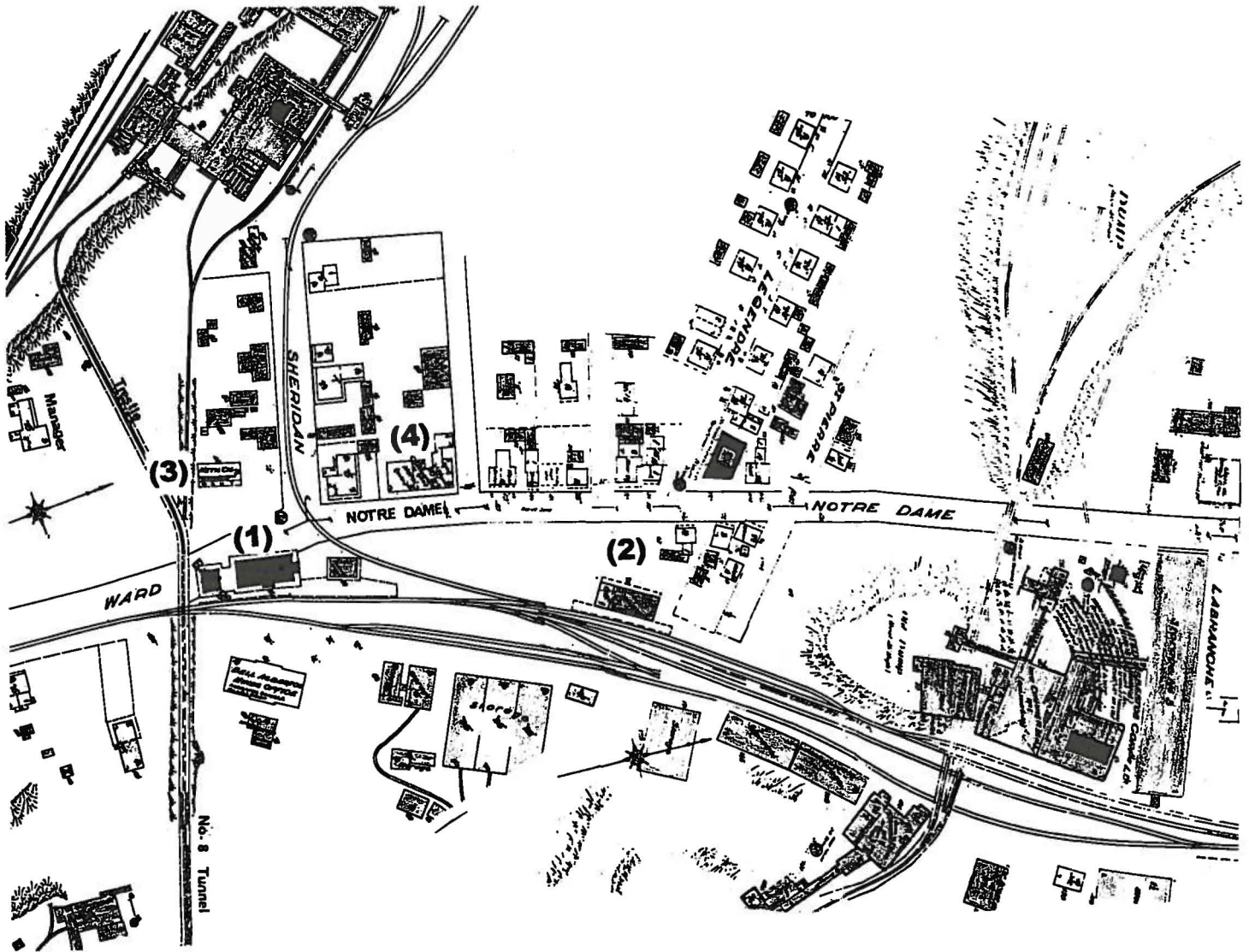
2<sup>ème</sup> gare: Dans le médaillon, M. James Lipsey, chef de gare.

Photo par J. N. Mongeau,

Source : Adams, Cléophas, Therford Mines, historique et biographies, 1929, p. 288



## Carte de localisation



## Légende

1. Deuxième gare
2. Freight Shed
3. Première gare
4. Hôtel Commercial

Source : Société des archives historiques de la région de L'Amiante -  
Fonds Thérèse Fillion -  
Liverpool & London & Globe, Insurance Company, Thetford Mines, 1903, carte 4.

### Troisième gare



3<sup>ème</sup> gare en avril 1955

Source : Société des archives historiques de la région de L'Amiante - Fonds George W. Smith

simple appelée « boîte carrée ». Les bureaux, le guichet et la salle d'attente étaient logés au rez-de-chaussée. Le chef de gare et sa famille demeuraient à l'étage. L'entrepôt des marchandises était adjacent à la station. Un abri anti-nucléaire fut aménagé au sous-sol. Cette troisième gare fut abandonnée durant les années 1980.

Avec la relance du Québec Central, il y aurait des projets futurs dans l'air... C'est donc une histoire à suivre...

### Gare de Black Lake

Dès le passage du chemin de fer au bas du village Hopper, vers 1878, M. William Dinning, alors commerçant d'animaux, demeurant à Maple Grove, y dirigea des troupeaux de moutons, de veaux et de bœufs, destinés aux marchés de Montréal, Québec, Sherbrooke et Boston.<sup>43</sup> On raconte que c'était par la voie ferrée que le curé de Ste-Luce de Disraëli, l'abbé Désiré Jobin, venait présider le saint office deux fois par mois à la mission du Lac-Noir.<sup>44</sup>



Source : St-Désiré-du-Lac-Noir 1890-1990, 1990, p.22.

<sup>43</sup> Fortier, Clément, *Lac d'amiante 1882-1982*, tome 2, p. 69

<sup>44</sup> Idem 43, p. 450



L'histoire de la ligne ferroviaire et de la gare est liée de près à celle des exploitations minières et au développement de la municipalité de Black Lake. En 1893, le conseil municipal envoie une première pétition pour la construction d'une gare à la direction du Quebec Central Railway.<sup>45</sup> La mine de Crabtree, l'Union Asbestos Corporation, a débuté ses opérations en 1889. Elle était située à environ 900 pieds au-dessus du chemin de fer. À cette époque, M. Jos Croteau, employé à cette exploitation amiantifère, était chargé du transport du minéral aux voies d'évitement (siding) du Q. C. R. à Black Lake.<sup>46</sup> La Canadian Chrome Co., fondée en 1903, utilisa elle aussi le réseau ferroviaire pour expédier sa ressource naturelle.<sup>47</sup>

Adora Fréchette, fils de Téléphore Fréchette et Célanire Roberge, est l'un des plus jeunes employés du Q. C. R. en 1901. Il accomplit un travail assez dur pour ses 14 ans, puisqu'il doit faire « la chaîne » pour charger les wagons du train de bois de chauffage.

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, pendant la période de prohibition des boissons alcoolisées, certains citoyens de Black Lake en importaient à bon marché et les déposaient dans l'entrepôt du Q. C. R. Suite à des problèmes d'alcoolisme dans le village, le conseil municipal adopta en 1914 un règlement autorisant le corps policier à pouvoir saisir ce breuvage caché dans le « freight shed ». À cette époque, M. J.A. Vallée était agent de gare à Black Lake.

La gare de Black Lake (1878-1969) a subi le même sort que la plupart des stations du Quebec Central Railway puisqu'elle a été démolie à la fin des années 1960.

## Gare de Coleraine

Lieu de rassemblement populaire au cœur du village, la gare était l'endroit où l'on venait chercher le courrier et les colis de toutes sortes, où l'on venait accueillir les visiteurs, où l'on venait discuter de politique... et c'était également un lieu de départ vers d'autres horizons. Lors de l'arrivée du premier poste de radio, on allait écouter les nouvelles de six heures, suivi de l'émission « Un homme et son péché ».

Alexis Therrien a travaillé à la construction du chemin de fer en 1877 à Coleraine.<sup>48</sup> Dès 1878, il y eut une gare et l'on y construisit une tour à eau carrée, puis une tour à charbon. Puis, une deuxième tour à eau octogonale en bois, d'une capacité



1<sup>ère</sup> gare de Coleraine construite en 1898

Source : Album souvenir St-Joseph de Coleraine 1891-1991, p. 44

<sup>45</sup> Idem 43, p. 125

<sup>46</sup> Idem 43, tome 1, p. 301

<sup>47</sup> Idem 43, tome 1, p. 277

<sup>48</sup> Collectif, Album souvenir St-Joseph de Coleraine 1891-1991, p. 64

d'environ 30, 000 gallons, fut construite pour remplacer l'autre qui était désuète. À l'époque, un système de télégraphie fut instauré et la poste était acheminée par wagons. En 1903, l'on édifia la deuxième gare. Elle était recouverte de bardeaux de cèdres.

Voici quelques employés du Q.C.R. : Charles Doherty, agent en 1892, William Bellavance, sectionnaire en 1892, Napoléon Jacques, serre-freins en 1899, M. Ocker, serre-freins en 1899, E. Lafontaine, agent en 1909, Robutel Théberge, agent de 1933 à 1943, Joseph Édouard Nadeau, agent de 1933 à 1943, G. Eudore Deveau, agent de 1943 à 1948, J. Alexandre Brault, agent de 1948 à 1955, Patrice Tardif, dernier chef de gare, de 1955 à 1963, J. Ovila Gagné (dit Pateau), assistant, télégraphiste, sectionnaire et Thomas Létourneau, agent suppléant. J. Édouard Nadeau, agent de gare de 1935 à 1943, est l'un des fondateurs de la Caisse Populaire à Coleraine. Ce qui explique la raison pour laquelle un des locaux de la 2<sup>e</sup> gare a logé la première succursale de la Caisse Populaire de 1938 à 1943.

Patrice Tardif fut donc le dernier chef de gare de la station de Coleraine. Tout en demeurant avec sa famille à la gare de Coleraine, il fut obligé d'aller travailler à la gare de Black Lake parce que la compagnie avait procédé à la restructuration et au regroupement des gares de Coleraine, Black Lake, Thetford Mines et Robertsonville. En 1969, M. Tardif quitte définitivement Coleraine pour occuper son nouveau poste à Vallée-Jonction.

En 1969, le Q.C.R. vend la gare à Rémi Allard, résident de Coleraine, à la condition qu'il la déménage sur un autre terrain. La bâtisse est donc relocalisée sur un emplacement situé au 81 de l'avenue St-Patrick Ouest, à l'extrémité de la municipalité, sur la route 112 vers Disraëli. La station est devenue une maison à logements. Le dépôt des colis fut déménagé sur le chemin de Vimy Ridge. Il ne reste plus que l'ancien entrepôt pour l'expédition de l'amiante provenant des mines de Vimy Ridge. Ce bâtiment, encore situé près de la voie ferrée, a déjà logé un commerce.

### Gare de Disraëli



La gare, le 4 août 1935

Source : Société d'histoire de Disraëli

À partir de Sherbrooke, le chemin de fer du Quebec Central Railway rejoignit Disraëli vers 1877, L'hôtel de M. Honoré Morin logea le bureau de M. J.E. Rheault, premier agent de gare, jusqu'en 1879, année de la construction de la gare qui à l'époque fut « appelée Black Creek en 1882 »<sup>49</sup>

Durant les années 1940 à 1960, quatre trains par jour accommodaient les voyageurs : deux en direction de Québec et deux autres vers Sherbrooke. Plusieurs « frets » transportaient quotidiennement des marchandises. La

circulation ferroviaire a donc favorisé le développement de l'exploitation forestière et des moulins à scie à Disraëli. Elle a aussi facilité la croissance démographique de l'endroit.

<sup>49</sup> Collectif, *Notes historiques sur Disraëli* en 1946



À son retour au Canada en 1906, Edouard Lacroix devint télégraphiste pour le QCR à Disraëli. Parmi les chefs de gare, mentionnons : M. Deveault, M. J. E. Bérubé et M. J. A. Vallée. Suite à une diminution du transport par voie ferrée pendant les années 1960, la gare de Disraëli a été démolie en 1969. Aujourd'hui, le restaurant le « Mont Blanc » occupe le terrain.

### **Garthby (Beaulac)**

La première gare fut érigée en 1875. La seconde gare fut construite en 1910. La gare fut complètement rasée par un incendie majeur en 1931.<sup>50</sup>

Parmi les employés qui travaillaient pour la compagnie du « Quebec Central Railway », nous avons retrouvé : Cléophas Fecteau, Cléophas Grégoire, Ernest Bernier, Stanislas Poulin, Philias Royer, Régis Roy et Joseph Bernier.

### **Gare de St-Gérard**



Première gare, demeure des Beaubien en 1905

Étant situé près de la rivière St-François, qui favorisait le flottage des « pitounes », St-Gérard avait été l'endroit désigné pour décharger les billots destinés à l'usine de pâte et papier d'East Angus. La première station fut construite en 1875. Puis, elle céda sa place à la deuxième gare laquelle fut démolie en 1969. Les maisons construites dans le haut du village, aux alentours de la gare, avaient la façade vers la voie ferrée. Les scieries étaient établies dans la partie basse de la municipalité, c'est-à-dire plus près de la rivière St-François.

À partir de 1908, le cuivre exploité à la mine située près de Stratford était aussi expédié par chemin de fer à partir de la gare St-Gérard. Au cours des années 1950 à 1970, d'autres productions minières tels que le plomb, le fer et le zinc de la Solbec et de la Cupra s'ajouteront à l'expédition du cuivre.

Les Beaubien furent agents de gare de père en fils. Le premier chef de gare à St-Gérard fut M. L.P. Beaubien (1887-1905). Son fils, Eudore, qui fut d'abord agent de gare à Mableton, lui succéda le 4 juillet 1904. En 1930 la maladie l'obligea à quitter son emploi, à l'âge de 49 ans. À son tour, le fils d'Eudore, Lucien, occupa le poste pendant trois mois seulement puisque l'importante crise économique des années 1930 occasionna un manque d'ouvrage.

Arrivé à St-Gérard avec sa famille en 1937, M. Élie Chouinard prit la relève jusqu'en 1946. M. J.T. Côté lui succéda durant les années 1950. M. Gérard Cliche, télégraphiste de profession, fut à l'emploi du Q.C.R. pendant 37 ans. Deux résidents de St-Gérard ont été des employés des compagnies de chemin de fer. M. Conrad Lussier fut sectionnaire pour le Q.C.R. pendant 45 ans. Il est décédé en 1981. M. Raynald Poulin fut engagé comme ajusteur machiniste au C.P.R. à compter de 1974.<sup>51</sup>

<sup>50</sup> Beaudoin, Richard, Létourneau, Sandra, *Souvenirs éparés sur la berge d'un lac...*, 1997, p. 55

<sup>51</sup> Collectif, *Album souvenir de St-Gérard 1886-1986*, 168 pages

Comme tout moyen de transport utilisé à cette époque, le train n'a pas su échapper aux accidents de toutes sortes. Les trois principales causes attribuées à ces accidents furent les mauvaises conditions climatiques, les bris de l'infrastructure ferroviaire et les erreurs humaines. Chaque accident semble figer dans le temps, l'époque où il se produit et cela en fonction du nombre des victimes, du matériel endommagé et de la compagnie ferroviaire impliquée.



Déneigement de la voie ferrée à la pelle en 1936  
Source : Société des archives historiques de la région de  
L'Amiante - Fonds George W. Smith

Les mauvaises conditions climatiques ont endommagé plusieurs fois le système ferroviaire. À quelques reprises, le transport fut totalement immobilisé lors de grandes tempêtes hivernales. Les employés devaient déneiger les voies bloquées et cela durait parfois plusieurs jours. De plus, ils devaient amasser du bois pour conserver la vapeur dans la locomotive. C'était long de dégager la voie ferrée à la pelle car à cette époque les moyens de déneigement étaient fort limités. En plus de ce travail harassant, les hommes faisaient face aux froides températures qui s'intensifiaient sous la poussée de vents violents.

D'autre part, le printemps apportait régulièrement ses problèmes d'inondation, surtout dans le secteur de Vallée-Jonction. Cette force hydraulique emportait parfois des ponts et brisait les infrastructures ferroviaires. Il fallait alors attendre le retour à la normale du niveau de l'eau pour recommencer à rebâtir et à réparer. Enfin, les forts orages ont souvent provoqué des bris d'installation ferroviaire.

Voici donc quelques accidents survenus dans notre région.

### **Black Lake**

Le 21 janvier 1905, un jeune homme de 20 ans fut frappé par un train du Quebec Central Railway. Henri Gagnier, sourd-muet, était à l'emploi de la compagnie « Black Lake Chrome and Asbestos Co. ». Il ne survécut que cinq heures à ses horribles blessures. Le défunt était le seul soutien de sa vieille mère, demeurant à Danville.

Le 5 décembre 1924 un cultivateur du Lac Noir, Michel Marcoux âgé de 64 ans, s'en allait en voiture lorsqu'en traversant la voie ferrée, il fut frappé par un train du Quebec Central Railway qui venait à toute vitesse. La voiture fut mise en pièces et M. Marcoux fut projeté à plusieurs pieds de la

voie ferrée. Immédiatement, quelques témoins de l'accident allèrent lui porter secours mais il était déjà trop tard. L'enquête du coroner rendit un verdict de mort accidentelle. Il fut inhumé le 9 décembre suivant à la paroisse de Black Lake. Elzéar Marcoux lui servit de témoin lors de son inhumation. Fils de Michel Marcoux et Desanges Olivier, Michel s'était marié le 27 novembre 1882 à la paroisse St-Ferdinand, à Félonise Fortier, fille de Zéphirin et Émélie Provencher. Le défunt était le père de l'abbé Joseph Marcoux, vicaire à la paroisse Saint-Maurice de Thetford Mines.<sup>52</sup>

<sup>52</sup> Le Canadien, 11 décembre 1924



## **Coleraine**

Le 7 juin 1906, vers 18 heures, un convoi de marchandise dérailla à deux milles de la station alors que le train venait de Black Lake. Une roue du quatrième wagon d'un convoi formé de vingt wagons, s'est brisée, entraînant à sa suite le déraillement de huit autres wagons chargés de farine et de charbon. Heureusement, il n'y eut aucune perte de vie humaine. Il y eut pour 100,000\$ de dommages pour la compagnie du Quebec Central Railway. Un convoi transportant près de 180 élèves du Collège Sainte-Marie-de-Beauce, qui revenaient d'une excursion à Disraëli ainsi qu'une centaine d'autres passagers, arriva à la station de Coleraine à l'heure régulière. Le conducteur remarqua que le convoi de fret qu'il devait rencontrer à Black Lake n'avait pas été signalé par le télégraphe. L'on envoya aussitôt quelqu'un à Black Lake. Constatant l'accident, il revint à Coleraine afin d'avertir les voyageurs de l'accident et de la longue attente qu'il en résulterait.

## **East Broughton**

Le 4 juin 1902, Georges Alfred Tardif, ancien marchand de Québec, débarqua à la station en pensant que le convoi allait faire un arrêt de quelques minutes. Cependant, le train s'ébranla presque aussitôt. M. Tardif voulut remonter sur le train en mouvement mais il tomba sur la voie ferrée et eut les deux jambes sectionnées. Le médecin et le prêtre arrivèrent rapidement sur les lieux. La victime de cette imprudence décéda 30 minutes après l'accident.

## **Robertson**

Le 3 octobre 1901 se produisit une collision près de la gare. Le train #2 avait quitté la gare de Lévis à 8 heures du matin pour se rendre à celle de Sherbrooke. Le train #15 avait quitté Sherbrooke à 7 heures

du matin en direction de Lévis. La responsabilité de ce face à face fut attribuée à M. Keller, qui occupait le poste d'expéditeur des trains de la gare de Sherbrooke depuis 34 ans. Il s'est aperçu de son erreur mais trop tard. Il télégraphia immédiatement à la station de Kingsville pour faire arrêter le train mais celui-ci était déjà en route pour Robertson.

L'agent de la station fit des signes mais personne ne le vit. Il donna l'ordre à une locomotive qui se trouvait à la station de courir après le train. Celle-ci le rejoignit au moment même de la collision. L'accident se produisit vers 11 heures. Le train #15, avec son conducteur M. Doyle, devait rencontrer à la station de Robertson, le train #2 en provenance de Lévis. Par contre, le conducteur du train #2 M. Wiggett, avait comme ordre de rencontrer le train #15 à la station du Lac Noir (Black Lake). La locomotive conduite par M. Doyle a donc pris la mauvaise voie et a percuté le train conduit par M. Wiggett, près du pont jeté de la rivière de Thetford. L'ingénieur J. Conan et le chauffeur Charles Dodds du train #2 eurent le temps de sauter hors du train. Ils s'en tirèrent avec des blessures légères.

L'ingénieur James Atto, âgé de 45 ans, et le chauffeur M. Dean, âgé de 35 ans, du train #15, n'eurent pas le temps de sauter et décédèrent. Michel Roy, âgé de 25 ans, fils de Jean Roy, gardien du bureau de poste, fut trouvé mort sous le wagon-poste. Notons toutefois qu'aucun des passagers ne fut blessé. Le bilan de cet accident est de 3 morts et 3 blessés. Ces derniers étaient : Charles Doods, Antoine Lachance, conducteur de malles, et Frank Niles, préposé aux bagages.

Le 18 février 1941, un jeune garçon de 13 ans, Jean-Marie Nadeau, fut tué par un convoi qu'il n'avait pas entendu venir à cause du vent, alors qu'il glissait près de la voie ferrée.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> Idem 52, 20 février 1941, p. 1

En février 1958, un train engloutit une voiture qui avait été incapable de s'arrêter à un passage à niveau à cause de la chaussée glissante. L'auto qui est une perte totale était une « Plymouth 51 » et les passagers se dirigeaient le village de Robertsonville. Par miracle, les deux occupants ont eu la vie sauve.<sup>54</sup> Oscar Jalbert âgé de 52 ans, résidait au 204 rue Cyr à Thetford Mines et Eddy McCutcheon âgé de 20 ans, était domicilié au 119 rue Dodier à Thetford Mines. Les constatations d'usage furent effectuées par Roland Forget agent de police du QCR et Emery Roy, de la Sûreté Provinciale.

### Thetford Mines

Le 14 février 1907, le corps de Georges Lessard fut trouvé sur la voie ferrée à un mille du côté de la station. Georges s'est amusé avec des amis et prit le train pour Black Lake. Il s'élança hors du train alors qu'il allait à une allure d'à peu près 10 milles à l'heure. Le serre-frein arrivant sur le fait, ne vit rien et ne fit pas stopper le train. Une heure après l'accident, Grégoire Jones marchait sur la voie lorsqu'il découvrit des morceaux de chair et d'habits déchirés.

La police fut avertit (policiers J. Rousseau et J. Grégoire) et lors des recherches, l'on découvrit rapidement le cadavre près du moulin de la mine Beaver. Il était affreusement mutilé. P. Cadorette était l'opérateur de nuit, il appela le Dr Beaudet. Fils d'Horace Lessard et Virginie Cadorette de la paroisse St-Alphonse, Georges était âgé de 21 ans. Il fut inhumé dans la paroisse le 18 février suivant.

Le 25 juillet 1918, France Breton âgé de 57 ans, décéda accidentellement après avoir été happé par un convoi du Quebec Central. Fils d'Élie Breton et Catherine Tardif, France fut inhumé le 29 juillet suivant

à la paroisse St-Alphonse. Il avait épousé le 27 juillet 1885 à la paroisse St-Adrien d'Irlande, Marie Bilodeau fille de Georges et Delvina Mercier.

Le 22 avril 1930 à 10h43, à l'entrée de la ville, un train frappe une automobile qui n'avait pas fait l'arrêt obligatoire au passage à niveau. La tragédie fait trois morts. Eugène Côté, boucher et marchand de Coleraine, âgé de 53 ans, fut tué instantanément à cause d'une fracture de la colonne vertébrale et du crâne. Son épouse, Emma Gouin, âgée de 52 ans, décédée d'une fracture du crâne. Ce couple fut inhumé le 25 avril suivant dans le cimetière de la paroisse. Albert Côté et Stanislas Gouin leur servirent de témoin lors de l'inhumation. Le troisième décès fut Oscar Cyr, cultivateur âgé de 42 ans 4 mois de Wolfetown, qui décéda à l'hôpital d'une hémorragie cérébrale.<sup>55</sup> Il était l'époux d'Adélia Rouleau. Alphonse Cyr lui servit de témoin lors de l'inhumation.

Le 15 octobre 1940, à 10h40, un terrible accident fit également un mort et deux blessés à un passage à niveau de la rue St-Alphonse, près de l'église, en face de la Salle Paroissiale, lorsqu'une automobile entra en collision avec un convoi du Quebec Central Railway.<sup>56</sup> Les victimes sont Thérèse Grégoire 6 ans et demi tuée sur le coup, son père René Grégoire (âgé de 40 ans, peintre et marchand de papier-teinture sur la rue Notre-Dame) qui fut gravement blessé, et Lise Poiré 6 ans, fille d'Adrien Poiré (boucher de la rue St-Alphonse), souffrant d'une fracture du crâne.

En décembre 1956, un père de famille de 33 ans, de Victoriaville, Roland Lamarche, fut heurté et tué instantanément par un convoi de marchandises qu'il n'avait pas vu à un passage à niveau.<sup>57</sup>

---

<sup>55</sup> Idem 52, 24 avril 1930, p. 1

<sup>56</sup> Idem 52, 17 octobre 1940, p. 1

<sup>57</sup> Le Progrès de Thetford, 6 décembre 1956, p. 1 et 8

---

<sup>54</sup> Idem 52, 21 février 1958, p. 1





## Un rêve devenu réalité

Depuis environ 15 ans, M. Jean-Marc Giguère rêve de posséder son réseau ferroviaire et son train. Originaire de St-Frédéric, dans la Beauce, il est le 16<sup>e</sup> d'une famille de 21 enfants. Il est le fils de Valère Giguère et Yvonne Champagne. Il a vécu dans la pauvreté. Il a quitté l'école après la troisième année.

Malgré son handicap visuel, le jeune Giguère a fait preuve de débrouillardise en réussissant à dénicher un emploi au Quebec Central Railway dès l'âge de 13 ans. Il a travaillé pour dix sous par jour en pelletant la neige accumulée sur les rails durant l'hiver et en coupant les repousses d'herbe et d'arbre pendant l'été. Ce dur labeur façonnait le caractère de l'adolescent. La compagnie remettait sa paye à ses parents.

Dès l'âge de 16 ans, Jean-Marc a défié la loi en conduisant un camion sans permis. Le jeune homme a acquis peu à peu de l'expérience et il semble que rien ne l'arrêtait. Au début de la trentaine, il a fondé sa propre compagnie de camionnage. C'était les débuts de son entreprise « Express Marco » dont les bureaux administratifs

sont situés sur la route 112, à mi-chemin entre East Broughton et Tring Junction et tout près de la voie ferrée. Était-ce un endroit de prédilection?

C'est aussi à cette époque qu'il a épousé le 23 juin 1962 à East Broughton, Claudette Lessard, fille d'Arthur Lessard et Émérentienne Lessard. De leur union naissaient six enfants : Serge, Gaston, Marie-Claude, Philippe, Cécile et Danielle.

Il a beaucoup appris en sillonnant les routes du Québec, du Canada et des États-Unis pendant une trentaine d'années. La prospérité s'installe d'année en année. Sa compagnie de transport a bien traversé la crise pétrolière du début des années 1970.

Durant les longs trajets, ce routier expérimenté a pris conscience des dommages environnementaux occasionnés par les activités humaines et économiques. M. Giguère a constaté une baisse du niveau du fleuve St-Laurent. Il s'est rendu compte que le camionnage est plus polluant et plus dispendieux que le transport ferroviaire. À cela s'ajoute une détérioration du réseau routier.

À compter des années 1980, il a remarqué le démantèlement des chemins de fer et de plusieurs voies de raccordement, au Québec et au Canada, en particulier celui du Quebec Central Railway entre Tring-Jonction et Lac-Mégantic. Il a pris conscience que cela se passait chez nous, dans notre région. Sa compagnie avait obtenu le contrat pour transporter ces rails vers Greenville, au Maine États-Unis. Il considère que cette situation est absurde et qu'en plus cela risque de nuire à l'avenir de l'économie régionale. Ce chemin a été construit à coups de bras par nos ancêtres.

Il s'est dit que « si les Américains achètent notre matériel pour leur propre réseau, ça pourrait aussi bien être rentable chez nous »<sup>58</sup>. Voilà l'élément déclencheur d'un projet qui allait amener M. Giguère sur les rails. L'urgence d'acquiescer et de sauvegarder les lignes ferroviaires du Québec Central Railway devenait pour lui une priorité qui serait bénéfique pour le développement économique régional.

Les négociations pour l'achat du Q.C.R. se sont déroulées au cours des années 1990 et elles ont été ardues du début jusqu'à la fin. M. Giguère avait déjà eu à négocier avec ses employés et les différentes compagnies de transport routier sur le continent nord-américain. Mais cette fois, le dossier était beaucoup plus complexe.

En homme d'affaires déterminé et tenace, M. Giguère a surmonté bien des obstacles. En plus du bail de 999 ans signé en 1913 avec le Q.C.R. le « Canadien Pacifique », actionnaire majoritaire, n'était pas le seul propriétaire de ce réseau ferroviaire puisqu'il lui a fallu rejoindre le groupe des nombreux petits actionnaires du Q.C.R. qui se partageaient les quelques 4450 actions.<sup>59</sup>

La plupart de ces investisseurs étaient en Angleterre. Suite à l'entente signée en décembre 1998, une autre difficulté s'est ajoutée aux précédentes. Selon la loi des valeurs immobilières, M. Giguère avait un an pour racheter « toutes les actions (10700) émises au nom du Q. C. R. depuis près de 1850. Cette transaction au coût de près de 10 millions s'est terminée en décembre 1999. Les archives ont été rapatriées d'Angleterre en même temps.

Entre temps, M. Giguère a dû défendre ses idées, user de persuasion et hypothéquer ses avoirs pour obtenir les fonds nécessaires auprès des institutions financières. Il est enfin devenu l'unique propriétaire du chemin de fer et le seul individu à en posséder un en Amérique du Nord.

Pour circuler sur son réseau ferroviaire, il acheta sa première locomotive diesel (JMG1, aux initiales de son propriétaire) et loua ses wagons au consortium des géants des chemins de fer.

### Un voyage à risques!

Il s'agissait de descendre son premier train de Sherbrooke à East Broughton. Ce voyage initial s'est effectué les 29 et 30 juillet 1999. Il allait prendre l'allure d'une aventure, d'un exploit pour M. Giguère et son équipe parce que personne ne savait précisément comment les rails inutilisés depuis quelques années supporteraient le convoi bien qu'il ait eu auparavant une inspection en bonne et due forme et l'exécution de certains travaux préliminaires tels que le creusage de fossés le long de la voie ferrée à quelques endroits, l'ajout de concassé, la réparation des rails, des ponts, des viaducs, la réfection de quelques ponceaux (calvettes), la coupe de la végétation qui avait envahi le chemin de fer...

La prudence et la prévoyance étaient de rigueur. Un véhicule sur rail précédait le train. Des hommes s'occupaient de la sécurité aux abords des traverses des routes. Le convoi circulait lentement. Ce premier trajet ferroviaire leur a permis d'admirer la beauté du paysage le long de la rivière St-François et « au pays des mines et des lacs ». Serait-ce l'augure des trains

<sup>58</sup> *La Presse*, mardi le 18/09/2001. P. D 10

<sup>59</sup> *Idem* 58



touristiques en Estrie et en Beauce-Appalaches?... Quelle satisfaction, quelle fierté, quelle sensation extraordinaire cette équipe a éprouvées durant ce voyage mémorable!... De quoi à faire oublier la fatigue et les difficultés rencontrées au cours de ce périple. Le tout s'est déroulé sans accident malencontreux. Quel souvenir inoubliable des gens qui, ici et là, saluaient le retour du train sur les rails dans la région de l'Amiante.<sup>60</sup>

Sa nouvelle compagnie Québec Central comprend 425 kilomètres de voie ferrée, un immeuble à bureaux à Sherbrooke et des gares à East Angus, Thetford Mines, Tring-Jonction et Vallée-Jonction. Ce corridor ferroviaire a environ 66 pieds de largeur et traverse 78 municipalités. Le Québec Central est aussi détenteur de plusieurs terrains de Sherbrooke au Lac-Frontière. Pour M. Giguère, il n'est pas question de déloger ou de faire du trouble aux gens qui habitent ces emplacements parce qu'ils ne possèdent pas de droit de propriété. Il désire réaliser son projet dans l'harmonie avec la collectivité. Des ententes sont signées à cet effet que ce soit avec des particuliers, des commerçants, des agriculteurs ou des municipalités. Par exemple, il a accordé une servitude à la ville de Thetford Mines pour le passage de la piste cyclable en arrière des Galeries de Thetford.

Cette voie ferrée n'a pas été entretenue, ni utilisée depuis une dizaine d'années. M. Giguère avait donc besoin d'une aide pécuniaire pour la remise en bon état du réseau. Il s'agissait d'abord de la première section à reprendre du service c'est-à-dire celle entre Sherbrooke et Vallée-Jonction qui avait été abandonnée depuis le 22 décembre 1994.

M. Giguère a déjà investi 20 millions dans ce projet à hauts risques. Il prévoyait un coût de 4.5 millions pour remettre en service le réseau du Québec Central. La restauration des feux d'avertissement s'élevait à environ 1,4 million. Il a dû acheter des équipements de réparation pour un montant de 2,5 millions. Sa prime d'assurance pour protéger ses acquis lui occasionne une dépense de 450,000\$.

Une importante manifestation en faveur du retour du train entre Lévis et Sherbrooke a eu lieu durant l'automne 1999 à Thetford Mines, en face de l'édifice logeant les bureaux du député provincial, M. Marc Bouliane. Des citoyens et des citoyennes, des intervenants économiques et politiques de la région Chaudière-Appalaches sont venus appuyer le promoteur afin de hâter la participation gouvernementale. Finalement, M. Giguère a obtenu du Québec une subvention de 2,5 millions et une garantie de prêt de 5 millions. Quelques mois plus tard, le fédéral lui a offert une garantie de prêt de 5 millions.

Depuis l'été 2000, le train du Québec Central est de nouveau sur les rails. Avec son projet devenu réalité, M. Giguère avait prévu un déficit de 500,000\$ en l'an 2001, de 250,000\$ en l'an 2002 et de faire ses frais en l'an 2003<sup>61</sup>. La compagnie possède actuellement quatre locomotives, un wagon-passagers, un « buddcar », des fourgons de marchandises, dix wagons plats (flat car), cinq « ballast cars » pour le concassé, des véhicules « hi-rail » fabriqués par l'entreprise, un balai motorisé pour nettoyer la voie ferrée, un atelier de réparation situé près de la gare à Vallée-Jonction et, localisée dans la même municipalité, sa propre école pour former ses mécaniciens de locomotive.

60 Cassette vidéo prêtée par la famille Giguère

61 *Courrier Frontenac*, 14/06/1997, p. A 3



Lors des trajets ferroviaires, il y a une équipe de sécurité composée de deux employés. À date, les billots, le bois de sciage, les copeaux, le caoutchouc, les poutres métalliques et le grain pour les animaux sont les principaux produits expédiés par train.<sup>62</sup>

Les entreprises de la région Chaudière-Appalaches ont maintenant la possibilité d'utiliser ce moyen de transport. De plus, les trains touristiques semblent devenir de plus en plus populaires durant la belle saison. Des jours meilleurs sont à venir. En s'impliquant concrètement dans le développement économique régional, M. Giguère a donné un second souffle à son coin de pays qui est maintenant ouvert aux réseaux ferroviaires nord-américains. En guise d'appréciation, la Chambre de Commerce de Thetford Mines l'a choisi personnalité de l'année 1999.

Si le Québec Central jouit présentement d'un dynamisme certain, c'est grâce à l'enthousiasme constant de la famille Giguère et de leurs

employés(es). L'entreprise prépare d'autres projets concernant les gares d'East Angus, de Thetford Mines et de Tring-Jonction, le nombre et la longueur des convois, un train pour les voyageurs, un train spécial qui transporterait quotidiennement un nombre important de personnes de la région de Thetford Mines qui se rendent travailler dans la Beauce, la reconstruction des voies de raccordement... Pour réaliser tout cela, il nous faut absolument utiliser de plus en plus le train...

M. Jean-Marc Giguère est un homme d'affaires qui a sauvé notre patrimoine ferroviaire. Il se sert du passé pour se tourner vers le futur. Pour lui, « l'intermodal (camion et train qui se relayent avec le même chargement) peut alors apparaître comme une solution d'avenir. Il possède maintenant les deux »<sup>63</sup>. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi concernant les trains passagers et ou les autorails (buddcar) versus les autobus? ...

<sup>62</sup> Mme Rolande Lessard, employée au Québec Central

<sup>63</sup> Idem 58



# Commandites

<p><b>L'Association des familles Ebacher-Baker</b></p> <p>2080, boul. René Lévesque ouest Ste Foy, Québec, G1V 2K9</p> <p>Tél. (418) 527-9404 bureau (418) 688-8424 Courriel: bakerchl@globetrotter.qc.ca</p>	<p><b>L'Association des familles Tanguay d'Amérique inc</b></p> <p>C.P. 6700 Sillery, Québec, G1T 2W2</p> <p>Dany Tanguay : (418) 335-6744 Courriel: dany.tanguay@sympatico.ca</p>	<p><b>L'Association des familles Grondin</b></p> <p>C.P. 6700 Sillery, Québec, G1T 2W2</p> <p>Janine Grondin : (418) 774-3753 Web : www3.sympatico.ca/fquir/principale.html</p>
<p><b>GESCONEL INC</b></p> <p>Papeterie – Ameublement de bureau – matériel scolaire – Service informatique</p> <p>257, Notre-Dame Sud Thetford Mines, Québec, G6G 1J7 Tél. (418) 335-9118 Télécopieur : (418) 338-1502</p>	<p><b>IMPRIMERIE COMMERCIALE DE THETFORD LTEE</b> Damien &amp; Émilien Huppé Propriétaires 266, rue Beaudoin Thetford Mines, Québec G6G 4V3 Tél. (418) 338-4300 Télécopieur : (418) 338-6684</p>	<p><b>FRÉCHETTE LGL</b> Daniel Lapointe, ingénieur Gilles Binet, tech. senior principal Division de SNC - Lavalin 69, rue Notre-Dame Sud Thetford Mines, (QC) G6G 1J4 Tél. (418) 338-4631 Télécopieur : (418) 338-6564 Courriel : flgl@minfo.net</p>
<p><b>Ouellette, Grondin, Larouche Avocats</b></p> <p>163, rue Pie XI Thetford Mines, Québec, G6G 3N3 Tél. (418) 335-9151 Télécopieur : (418) 338-4874</p>	<p><b>Le Schiste de Burgess - Une exposition du Smithsonian Institution.</b> <b>Le big-bang de la vie - Une découverte qui a complètement modifiée la vision de l'évolution de la vie sur Terre!</b></p> <p>18 mai au 11 août 2002 <b>MUSÉE MINÉRALOGIQUE ET MINIER DE THETFORD MINES</b> Tél. (418) 335-2123</p>	<p><b>Pharmacie Famili-Prix</b></p> <p>Laurier Berthiaume</p> <p>388, rue Saint-Désiré Black Lake Tél. (418) 423-4235</p>
<p><b>McCutcheon &amp; Dodier, CGA</b> Jean McCutcheon, CGA Expert-comptable</p> <p>88, rue Notre-Dame Sud Thetford Mines, Québec, G6G 1J3 Tél. (418) 338-5833 Télécopieur : (418) 338-1110 Sans frais : 1 800 893-9291</p>	<p><b>M<sup>e</sup> Marie-Klaude Paquet</b> Notaire et conseiller juridique Médiatrice familiale accréditée</p> <p>88, rue St-Joseph Ouest Thetford Mines, Québec, G6G 3N8 Tél. (418) 335-2939 Télécopieur : (418) 335-7563</p>	<p><b>Fournier Bujold</b> Société professionnelle d'Arpenteurs - Géomètres</p> <p>410, 9<sup>ème</sup> rue Ouest Thetford Mines, Québec, G6G 5J7 Tél. (418) 334-0393 Télécopieur : (418) 334-0123</p>

Certificat de localisation - Cadastre - Piquetage



**Société Nationale  
des Québécois de L'Amiante**

76, rue Harvey, Thetford Mines (Québec), G6G 5N4

Tél.: (418) 335-6466

Fax.: (418) 335-6300



**Ville de Thetford Mines**

Bon Voyage !

